Anno XIII – N. 27 1° Luglio 1920

14 – 1

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

(2573) – 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

---

REGIO DECRETO 7 *giugno* 1920, *n.* 835, *che approva il regolamento per l'esecuzione del decreto-legge* 23 *ottobre* 1919, *n.* 1970, *relativo al trattamento di pensione degli impiegati dello Stato e degli ufficiali del R. esercito e della R. marina* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto l'articolo 20 del Nostro decreto-legge 23 ottobre 1919 n. 1970, che concede al R. Governo la facoltà di provvedere alla pubblicazione del regolamento per l'esecuzione del decreto stesso:

Sentiti i pareri del Consiglio di Stato e della Corte dei conti;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'unito regolamento, per l'esecuzione del Regio decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970, visto d'ordine Nostro, dal Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro.

Il ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 giugno 1920.

VITTORIO EMANUELE

NITTI — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: FALCIONI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 giugno 1920, n. 149.

REGOLAMENTO
per l'esecuzione del R. decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970.

Capo I.

Norme per il riscatto di anni di servizi straordinari e di anni di studio.

Art. 1.

Gli impiegati civili in servizio al 1° ottobre 1919 (anche se dopo tale data abbiano cessato dal servizio) i quali intendono avvalersi della facoltà, di cui agli articoli 13 e 14 del R. decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970, devono presentare regolare domanda al Ministero del tesoro, direttamente o per mezzo dell'ufficio al quale appartengono. L'ufficio, a cui l'istanza è presentata, deve far risultare su di essa la data di presentazione.

Art. 2.

L'istanza, datata e sottoscritta, deve indicare il nome, cognome e la qualità del richiedente, i periodi di servizio e di studio, che s'intendono di riscattare, e il modo e il tempo del pagamento del debito di cui agli articoli 4 e 5 del presente regolamento.

L'istanza deve contenere altresì l'elenco dei documenti che la corredano.

Art. 3.

Coloro che chiedono il riconoscimento di servizi di straordinario, avventizio e simili, devono presentare tutti i documenti che servono a comprovare l'inizio, la durata e la qualità dei periodi di servizio continuativo prestato prima della nomina ad impiego di ruolo.

Coloro che, essendo forniti di laurea o di diploma di studi superiori, chiedono il riconoscimento di tanti anni quanti corrispondono alla durata legale dei relativi corsi, devono comprovare che il titolo esibito sia stato richiesto come condizione necessaria per l'ammissione in servizio di ruolo, e che il titolo fu conseguito anteriormente al servizio di ruolo, o al servizio straordinario di cui si chieda il riconoscimento.

Il titolo può essere esibito in originale o in copia autentica.

In ogni caso deve essere prodotta la copia autentica dell'atto di nascita, e deve darsi la prova dello stipendio iniziale di ruolo e della permanenza in servizio alla data del 1° ottobre 1919.

Agli effetti del presente articolo, tutti i documenti suindicati devono essere rilasciati, dalle competenti autorità, a semplice richiesta

dell'interessato, esenti da bollo, ai sensi dell'art. 136 (parte seconda) del regolamento generale sulle pensioni, approvato con R. decreto 5 settembre 1895, n. 603.

Art. 4.

Coloro che siano stati ammessi al riscatto, possono soddisfare il pagamento delle ritenute in rate mensili, purchè il loro debito venga ad estinguersi interamente entro il 30 settembre 1922, nel caso di riconoscimento degli anni di studio; entro il 30 settembre 1924, nel caso di riconoscimento degli anni di servizi straordinari; ed entro il 30 settembre 1927, nel caso di riconoscimento degli anni di studio ed insieme di servizi straordinari.

Art. 5.

Il pagamento rateale del debito viene fatto mediante ritenuta sullo stipendio, sull'assegno o sulla pensione, a decorrere dal primo giorno del mese successivo a quello nel quale è registrato dalla Corte dei conti il decreto di cui all'art. 7.

La ritenuta semplice è determinata ratizzando il debito in tanti mesi, quanti sono quelli compresi tra il giorno suddetto e il termine dei periodi indicati all'art. 4.

Durante il tempo di riduzione o di sospensione dello stipendio, assegno o pensione, la ritenuta predetta viene proporzionatamente ridotta o sospesa, protraendosi il periodo di estinzione per il tempo necessario ad integrare i versamenti.

Art. 6.

Nel caso che l'impiegato cessi dal servizio con diritto all'indennità l'intero ammontare delle rate dovute fino alla totale estinzione del debito, viene imputato sull'indennità stessa.

Art. 7.

Sulle istanze di riscatto provvede il ministro del tesoro con decreto motivato, da registrarsi alla Corte dei conti, nel quale devono essere specificatamente indicati i periodi di servizio straordinario, o il periodo di studi superiori, di cui viene ammesso o negato il riconoscimento, nonchè l'ammontare delle ritenute, a cui il richiedente deve essere assoggettato, e le modalità del pagamento.

Copia del decreto suddetto viene consegnata all'interessato, che deve rilasciarne ricevuta

Art. 8.

La domanda di riscatto, che non sia stata presentata dall'impiegato in servizio al 1° ottobre 1919, può essere presentata, in caso di morte, dalla vedova o dagli orfani.

Per i minorenni e per i dementi, la domanda è prodotta dai loro legittimi rappresentanti.

Art. 9.

Nel caso di morte dell'impiegato o del pensionato, che si sia avvalso delle facoltà di riscatto, viene riconosciuto, agli effetti della liquidazione della pensione riversibile a favore degli aventi diritto, il solo periodo di studio o di servizio straordinario corrispondente alle ritenute versate in vita dallo stesso impiegato o pensionato, salvo agli aventi diritto alla riversabilità a continuare i versamenti ancora dovuti, nella stessa misura e termine, con ritenuta sulla pensione.

Nel caso di liquidazione di indennità, in luogo di pensione, il versamento deve farsi in unica soluzione, con imputazione totale sulla indennità stessa.

Capo II.

Norme per l'accertamento della inabilità degli impiegati civili e dei militari.

Art. 10.

Il parere del Consiglio di amministrazione o dell'autorità che ne fa le veci, di cui all'art. 34 del regolamento generale sulle pensioni 5 settembre 1895, n. 603, può essere omesso nel caso che dai rapporti amministrativi o da quello del sanitario, che ebbe a visitare l'impiegato o il militare, risulti evidente tanto la realtà del fatto che determinò la ferita, la lesione o l'infermità, quanto la sua dipendenza del servizio, salvo che la Corte dei conti lo ritenga necessario.

Art. 11

All'art. 45 del succitato regolamento, è aggiunto il seguente capoverso.

« Se l'impiegato o il militare risieda all'estero, il Collegio medico viene costituito dalle Regie autorità diplomatiche o consolari, possibilmente con medici civili o militari dipendenti dal Governo italiano: e tali autorità devono curare che i relativi verbali siano compilati nei modi prescritti degli articoli 49 e 66 del presente regolamento. La eventuale visita di appello viene eseguita da altro sanitario, parimenti prescelto dalle suddette autorità ».

Art. 12.

All'art. 55 del regolamento suddetto è aggiunto il seguente capoverso:

« La visita di appello ha sempre luogo nel caso contemplato dall'art. 53, eccettuato quando le conclusioni del Collegio medico siano state accettate dall'interessato che, non essendo ancora legalmente rappresentato, sia, secondo il giudizio dei sanitari, in condizioni da comprendere l'importanza dell'atto, ovvero siano state accettate dal suo legale rappresentante ».

Art. 13.

All'art. 56 del succitato regolamento è aggiunto il seguente capoverso:

« Questo parere finale può omettersi nel caso che l'autorità sanitaria di appello sia concorde nel giudizio col Collegio medico, salvo che l'impiegato o il militare ritenga nel suo interesse di provocarlo dopo le comunicazioni dell'esito della seconda visita ».

Art. 14.

L'art. 67 del regolamento citato è sostituito dal seguente:

« Il verbale di visita medica collegiale, munito della dichiarazione di accettazione da parte dell'impiegato o del militare, insieme alla sua domanda, allo stato dei servizi, ed alla fede di nascita, viene trasmesso al Ministero, a mezzo dell'autorità, indicata nell'art. 65, affinchè provveda in conformità, salvo il diritto di appello da parte dell'Amministrazione, ai sensi dell'art. 68 ».

Art. 15.

All'art. 104 del suddetto regolamento è sostituito il seguente:

« In base ai precedenti accertamenti, deve essere promosso il giudizio del Consiglio di amministrazione o dell'autorità che ne fa le veci, nei modi e con le cautele indicate negli articoli 34 e seguenti del presente regolamento e salvo il disposto dell'art. 10 del regolamento esecutivo del R. decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970.

Allorquando sulle cause che determinarono la morte dell'impiegato o del militare, non sia stato sentito il giudizio definitivo della Direzione generale della sanità pubblica o dell'Ispettorato di sanità militare competente, a seconda dei casi, tale giudizio deve essere provocato se la Corte dei conti lo ritenga necessario ».

Capo III.

Norme per l'accertamento della inabilità e della nullatenenza degli orfani maggiorenni.

Art. 16.

Per l'accertamento delle condizioni stabilite dall'ultimo comma dell'art. 4 del R. decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, devono essere prodotti i seguenti documenti:

a) un'atto giudiziale di notorietà, nel quale i testimoni dichiarino in modo particolareggiato da quali proventi (redditi di beni propri e loro ammontare annuo) o da quali persone od enti che lo avessero a carico, il richiedente abbia ritratto fino allora i mezzi di sussistenza; e se e quali beni siano pervenuti al medesimo per successione o per altra causa;

b) un verbale di visita medica collegiale, secondo le forme e garanzie dettate dal regolamento 5 settembre 1895, n. 603, nel quale i sanitari dopo aver descritto in termini chiari e precisi le generalità del soggetto, il temperamento, la costituzione, e le alterazioni organiche e i disturbi funzionali (obiettivi e subiettivi) da essi rilevati, dichiarino se, e per quali motivi, ritengano che l'orfano maggiorenne sia da considerarsi inabile a qualsiasi lavoro.

L'Amministrazione e la Corte dei conti hanno sempre facoltà di richiedere certificati agli uffici pubblici e di assumere tutte le informazioni che credano necessarie per accertare le condizioni economiche dell'istante e di disporre quelle ulteriori indagini, che giudichino opportune per constatarne la inabilità a qualsiasi lavoro.

Capo IV.

Disposizioni generali.

Art. 17.

L'art. 77 del regolamento 5 settembre 1895, n. 603, è sostituito dal seguente:

« Alla istanza devono essere uniti i seguenti documenti:

1° l'atto di nascita del richiedente;

2° il decreto o altro provvedimento, che giusta l'art. 174 del testo unico del 21 febbraio 1895, n. 70, ordini la cessazione del servizio dell'impiegato o del militare;

3° La matricola o lo stato autentico o, se del caso, gli stati autentici dei servizi militari o civili, rilasciati, ciascuno, dall'Amministrazione alla cui dipendenza i servizi stessi furono prestati; dai quali documenti deve specificamente risultare:

a) la durata di tutti i servizi di qualsiasi natura e dei periodi di aspettativa, di disponibilità, di sospensione ed in genere di qualunque altra posizione che abbia determinato concessione, aumento, riduzione o sospensione di stipendio, retribuzione, paga o assegno, oppure dia luogo a diversa valutazione o esclusione, ai fini di pensione, del tempo corrispondente;

b) le indicazioni dei relativi provvedimenti, cioè la data, la qualità, il contenuto, gli estremi della loro registrazione alla Corte dei conti, ove sia avvenuta, e se abbiano influenza sullo stipendio, paga o assegno, l'ammontare di questo e la rispettiva decorrenza;

c) i periodi di permanenza in servizio, che diano ragione ad un aumento nel calcolo del tempo valutabile per la pensione;

d) le annotazioni specifiche relative alle campagne di guerra, alle ferite, lesioni o infermità contratte per cause di servizio con l'indicazione dei provvedimenti relativi, la data delle lauree o di altri titoli di studi superiori conseguiti e tutte le altre indicazioni che possono, a sensi di legge, infuire sul calcolo della pensione;

e) la dichiarazione della loro perfetta conformità all'originale, nonchè quella constatante non essere avvenute nel servizio dell'impiegato civile o del militare altre variazioni o interruzioni, all'infuori di quelle descritte nel documento;

f) le firme delle autorità responsabili della esattezza dell'atto e della perfetta sua corrispondenza allo stato di fatto ».

Art. 18.

L'art. 84 del regolamento 5 settembre 1895, n. 603, è soppresso.

Art. 19.

Nell'art. 2 (1° comma) del R. decreto 21 luglio 1911, n. 886, è soppresso l'inciso: « i documenti relativi alla carriera, compreso... ».

Art. 20.

All'art. 125 del regolamento 5 settembre 1895, n. 603, è sostituito il seguente:

« La deliberazione della Corte sul progetto di liquidazione contiene il numero d'ordine, il cognome, il nome, la paternità, la data e il luogo

di nascita, la qualità del pensionato, la legge applicata, il montare in cifra e in lettere, la decorrenza e la durata della pensione. Contiene anche la indicazione dei servizi valutati ed in quelli esclusi, come pure i motivi pei quali non venne accolta in qualche parte la domanda. Infine deve risultare il Ministero a carico del cui bilancio deve imputarsi la pensione, l'assegno o la indennità, come pure deve indicarsi se si tratta di pensione di diritto, di autorità, ovvero di riversibilità.

La deliberazione viene sottoscritta dal presidente e dal segretario della sezione liquidatrice ».

Art. 21.

L'art. 126 del regolamento citato è così modificato:

« L'originale deliberazione che assegna la pensione viene conservato nel Segretariato generale della Corte dei conti, e nello stsso si conservano pure gli originali delle deliberazioni negative, di cui all'art. 123.

Una copia conforme delle deliberazioni di concessione viene trasmessa al Ministero del tesoro per i provvedimenti di sua competenza.

Un'altra simile copia viene comunicata, a mezzo della pretura, alla parte, nelle forme prescritte dall'articolo seguente, ed alla medesima vengono restituiti i documenti da essa presentati, ad eccezione degli atti di stato civile e degli stati di servizio, che devono restare a corredo degli atti di liquidazione.

Nel caso però di deliberazione in tutto o in parte negativa, la restituzione dei documenti ha luogo dopo trascorso il termine utile per il ricorso alle sezioni unite della Corte dei conti, di cui all'articolo 131 del presente regolamento ».

Art. 22.

L'art. 127 del regolamento citato è così modificato:

« Le preture fanno eseguire gratuitamente la consegna delle deliberazioni della Corte, in uno ai relativi documenti, per mezzo degli ufficiali giudiziari da esse dipendenti.

L'ufficiale giudiziario estende e firma la dichiarazione della eseguita notificazione tanto nella copia di deliberazione, che consegna alla parte interessata, o a chi per essa, quanto sul referto allegato.

Questo, munito del bollo e del visto del pretore, viene, per mezzo del pretore medesimo, trasmesso alla Corte dei conti.

Il referto deve contenere le indicazione seguenti:

1° data in tutte lettere e luogo in cui segue la notificazione;

2° nome e cognome dell'ufficiale giudiziario, con la indicazione dell'autorità giudiziaria a cui è addetto;

3° nome, cognome e qualità della persona a cui è fatta la notificazione;

4° data e numero del provvedimento notificato,

5° cifra e decorrenza della pensione, o cifra dell'indennità portata dalla deliberazione notificata, o dispositivo della deliberazione che sia in tutto o in parte contraria alla domanda;

6° nome e cognome della persona a cui l'atto viene consegnato:

7° sottoscrizione dell'ufficiale giudiziario ».

Art. 23.

All'art. 131 del citato regolamento è sostituito il seguente:

« I ricorsi contro la liquidazione delle pensioni o contro le deliberazioni negative, devono presentarsi, giusta la legge 26 luglio 1868, n. 4516, direttamente alla Corte dei conti, nel termine di novanta giorni a decorrere da quella in cui avvenne la consegna della deliberazione impugnata.

Questo termine decorre per il procuratore generale della data della deliberazione della Corte.

Il procedimento in caso di ricorso, è stabilito dal regolamento approvato con Regio decreto 5 ottobre 1862, n. 884, modificato dal Regio decreto 12 maggio 1864, 1777 e, per i ricorsi in materia di pensione od indennità in tutto od in parte a carico di enti diversi dallo Stato, dal decreto luogotenenziale 9 luglio 1916, n. 877 ».

Art. 24

All'art. 132 del regolamento sopracitato è sostituito il seguente:

« Contro le deliberazioni emesse dalla sezione in materia di pensione, assegno o indennità in tutto o in parte a carico dello Stato, è ammessa la revocazione nei casi e nei termini di cui all'art. 44 della legge 14 agosto 1862, n. 800.

Quando la revocazione sia proposta di ufficio o chiesta dal procuratore generale o da una delle parti interessate, e la sezione non la ritenga inammissibale, il presidente ordina che sia data comunicazione ufficiale alle parti interessate della domanda o proposta di revocazione, e che gli atti rimangano depositati nella segreteria della sezione per trenta giorni dopo quello della comunicazione alle parti, affinchè queste possano prenderne visione e presentare, ove lo credano, le loro osservazioni.

Decorso questo termine, la sezione delibera sulla proposta o sulla istanza.

Nei ricorsi di revocazione contro le decisioni della Corte a sezioni unite, in materia di pensione od indennità a totale carico dello Stato, viene eseguito lo stesso procedimento indicato per i richiami dal titolo II, cap. II, del R. decreto 5 ottobre 1862, n. 884.

I ricorsi in revocazione contro le decisioni emesse dalla Corte dei conti a sezioni unite nei giudizi contemplati dal decreto luogotenenziale 9 luglio 1916, n. 877, sono disciplinati dall'art. 20 di quest'ultimo decreto ».

Art. 25.

L'art. 134 del regolamento 5 settembre 1895, n. 603, è abrogato dal 1° ottobre 1919.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro segretario di Stato per il tesoro: SCHANZER.

Ordine di servizio N. 69.

Attivazione del nuovo Orario generale 16 luglio 1920.

Col 16 luglio 1920 sarà attivato (tranne che sulle linee della Sardegna) un nuovo orario generale.

Con questo orario si è inteso di regolarizzare, ed ove possibile di migliorare, le comunicazioni a lungo corso e locali istituite coll'orario 1 agosto 1918 e successivamente assoggettate a numerose modificazioni ed a limitazioni.

Nella circostanza si è adottata una nuova numerazione di treni occorrente a coordinare la preesistente con quella da introdurre sulle linee delle nuove regioni.

La nuova numerazione assegna ancora i numeri di 1, 2 e 3 cifre ai treni direttissimi e diretti (quelli da 1 o 2 cifre sono riservati ai treni percorrenti le grandi linee che convergono a Roma) e i numeri di 4 cifre dal n. 1000 al n. 5199 ai treni accelerati ed omnibus, riservando ai primi i numeri dal 1000 al 2999, ai secondi quelli dal 3000 al 5199.

Le principali modificazioni nelle comunicazioni a lungo corso che avvengono col nuovo orario sono le seguenti:

anticipazione ed acceleramento del treno 136 (nuovo 134) Genova-Ventimiglia, per metterlo in coincidenza a Genova col direttissimo 4 da Roma anzichè col 6, ed a Ventimiglia col treno rapido 8 della P. L. M. per Marsiglia e Parigi;

attivazione di una nuova coppia di treni direttissimi (187 e 192) fra Milano e Venezia, in coincidenza il primo a Milano col treno BM da Torino e col 68 (nuovo 168) da Genova e Ventimiglia, ed a Venezia col diretto 178 (nuovo 612) per Trieste, il secondo a Mestre col diretto 173 (nuovo 611) da Trieste ed a Milano col diretto 69 (nuovo 175) per Genova e Ventimiglia;

attivazione di una nuova coppia di treni diretti (115 e 118) fra Milano e Bologna, impostati in modo da servire le comunicazioni al mattino dal Piemonte e dalla Liguria per l'Emilia con ritorno alla sera;

anticipazione di circa due ore del direttissimo 44 Roma-Trieste, mettendolo a Bologna in coincidenza col diretto 24 (nuovo 114) per Milano, e stabilendone a Mestre una immediata col diretto 95 (nuovo 189-199 proveniente da Torino e Milano;

prolungamento del direttissimo 46 da Venezia a Trieste, venendosi così a stabilire una seconda comunicazione diretta continuativa da Roma per Trieste;

attivazione di una coppia di treni diretti diurni (nuovi 611/41/71, 72/152/42/612) fra Trieste e Roma per Mestre, Ferrara, Ravenna, Rimini e Falconara, riattivando fra Trieste e Venezia i treni diretti 611 e 612, e stabilendo sul rimanente percorso nuovi treni, salvo fra Ravenna e Rimini ove si approfitta dei treni attuali convenientemente adattati;

istradamento per la Porrettana anzichè per la Faentina dei treni 1841 e 1586 (nuovi 1359 e 1356);

spostamento e acceleramento dei diretti 57 e 58 (nuovi 157 e 158) Bologna Lecce, rimettendoli, come una volta, in coincidenza a Bologna cói diretti 27 e 28 (nuovo 38) da e per Milano);

posticipazione di 1 ora e 10 minuti in partenza da Roma del direttissimo CT (nuovo 91) Roma-Bari-Taranto in relazione alla posticipazione del diretto 157 Bologna-Lecce, per mantenere le comunicazioni anche da Roma e Napoli verso Brindisi e Lecce;

attivazione di un nuovo treno diretto 816 Foggia-Napoli per mantenere la coincidenza verso Napoli al diretto 157 da Bologna, dando anche una prosecuzione nella stessa direzione del treno 1816 Bari-Foggia;

posticipazione di circa due ore del diretto 810 (nuovo 804) Brindisi-Potenza-Napoli, mettendolo a Napoli in coincidenza col treno 104 (nuovo 84) per Roma, anzichè col 102 (nuovo 82).

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 15 luglio si dovranno evitare quei treni straordinari che per orario o per prevedibile ritardo, non possano giungere a destinazione o terminare la corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di ogni treno straordinario nella notte dal 15 al 16 luglio sarà subordinata alle disposizioni che le Divisioni movimento e traffico riterranno opportuno d'impartire per regolare la circolazione dei treni.

Sarà cura delle Divisioni stesse di impartire tutte le disposizioni riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori; nonchè per quei treni viaggiatori non indicati, il cui orario per rispetto al servizio viaggiatori non cambia, oppure non subisce che lievi variazioni. Dovranno poi diramare le occorrenti disposizioni di dettaglio per attivare quelle di cui in appresso e che riguardano i treni viaggiatori per orario alla mezzanotte dal 15 al 16 luglio.

Linea *Modane-Torino*. — Il treno MB viaggerà regolato dal cessante orario fino a Modane.

Il treno RP assumerà il nuovo orario in partenza da Bussoleno.

Linea *Torino-Genova-Roma*. — Il treno 3021 del nuovo orario sarà effettuato per la prima volta la sera del 15 luglio in partenza da Torino P. N. alle ore 23.10.

Il direttissimo 9 assumerà il nuovo orario in partenza da Genova P.P.

Il diretto 5 assumerà il nuovo orario in partenza da Pisa.

Il direttissimo 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Riva Trigoso.

L'accelerato 1012 (nuovo 1034) assumerà il nuovo orario in partenza da Spezia.

L'accelerato 14 (nuovo 1076) viaggerà regolato dal cessante orario fino a Pisa.

Il direttissimo 18 (nuovo 16) assumerà il nuovo orario in partenza da Campiglia.

Il direttissimo 6 assumerà il nuovo orario in partenza da Grosseto.

Il diretto 10 (nuovo 8) assumerà il nuovo orario in partenza da Orbetello.

Linea *Milano-Genova*. — Il treno 4051 del nuovo orario sarà effettuato per la prima volta in partenza da Milano la sera del 15 luglio alle ore 23.15.

Linea *Ventimiglia-Genova*. — Il treno 132 (nuovo 148) assumerà il nuovo orario in partenza da S. Remo.

Linea *Milano-Firenze-Roma*. — Il direttissimo 35 (nuovo 37) assumerà il nuovo orario in partenza da Bologna.

Il diretto 31' (nuovo 119) assumerà il nuovo orario in partenza da Parma.

Il treno 6371 in partenza da Arezzo la sera del 15 luglio limiterà la sua corsa a Chiusi.

Il treno 1586 (nuovo 1356) assumerà il nuovo orario in partenza da Firenze S. M. N. la sera del 15 istradato per la Porrettana.

Il direttissimo 44 viaggerà regolato dal nuovo orario fin dal 15 luglio in partenza da Roma: fra Roma e Pistoia esso dovrà viaggiare in detta sera come speciale.

Il direttissimo 36 assumerà il nuovo orario in partenza da Arezzo.

L'accelerato 1582 (nuovo 1372) assumerà il nuovo orario in partenza da Vergato.

Il diretto 28 (nuovo 38) assumerà il nuovo orario in partenza da Roma la sera del 15 luglio.

L'omnibus 3212 del vecchio orario non avrà luogo la sera del 15 luglio in partenza da Roma.

Linea *Milano-Venezia*. — Il diretto 95 (nuovo 199) viaggerà regolato dal nuovo orario fin dalla sera del 15 luglio in partenza da Milano alle 23.50.

L'accelerato 1434 (nuovo 1468) assumerà il nuovo orario fin dalla partenza da Verona P. V. la sera del 15 luglio.

Il diretto 94 (nuovo 184) assumerà il nuovo orario in partenza da Padova.

Linea *Brennero-Verona-Modena-Bologna.* — Il treno 3331 Trento-Verona, la sera del 15 luglio sarà ritardato in partenza da Trento alle ore 22.30, assumendo il nuovo orario ed il nuovo numero 2117 in partenza da Ala.

Il diretto 401 (nuovo 69) viaggerà regolato dal cessante orario fino a Bologna.

Linea *Venezia-Bologna.* — Il direttissimo 47 (nuovo 49) assumerà il nuovo orario in partenza da Rovigo.

L'accelerato 1558 (nuovo 1768) assumerà il nuovo orario in partenza da Mestre.

Linea *Bologna-Lecce.* — Il diretto 57 (nuovo 157) assumerà il nuovo orario in partenza da Castellammare Adriatico.

L'accelerato 1837 (nuovo 1783) assumerà il nuovo orario in partenza da Foggia.

Il treno 54 (nuovo 154) assumerà il nuovo orario in partenza da Rimini.

L'accelerato 1830 (nuovo 1786) giunto a Castellammare Adriatico la sera del 15 luglio col vecchio orario, proseguirà per la prima volta su Ancona regolato dal nuovo orario.

Il diretto 58 (nuovo 158) assumerà il nuovo orario in partenza da Termoli.

Il direttissimo TC (nuovo 92) viaggerà regolato dal vecchio orario sino a Foggia.

Linea Roma-Napoli. — Il direttissimo 101 (nuovo 81) viaggerà regolato dal cessante orario fino a Napoli.

Il direttissimo CT (nuovo 91) assumerà il nuovo orario in partenza da Cassino.

L'accelerato 1807 (nuovo 1927) assumerà il nuovo orario in partenza da Pofi-Castro.

Il diretto 100 (nuovo 98) assumerà il nuovo orario in partenza da Napoli la sera del 15 luglio.

L'accelerato 1810 (nuovo 1920) assumerà il nuovo orario in partenza da Napoli la sera del 15 luglio.

Linea *Napoli-Battipaglia-Reggio Calabria.* — Il treno 109 (nuovo 89) assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

L'accelerato 1935 (nuovo 1933) assumerà il nuovo orario in partenza da Palmi.

Il treno 102 (nuovo 82) assumerà il nuovo orario in partenza da Scalea.

Il direttissimo 104 (nuovo 84) assumerà il nuovo orario in partenza da S. Eufemia Bif.

Linea *Napoli-Potenza-Brindisi.* — Il treno 807 (nuovo 809) assumerà il nuovo orario in partenza da Potenza.

Il merci con viaggiatori 7139 Metaponto-Taranto del nuovo orario non avrà luogo la notte dal 15 al 16 luglio.

Il diretto 810 (nuovo 804) assumerà il nuovo orario in partenza da Grassano.

Linea *Ancona-Roma.* — Il treno accelerato 607 (nuovo 1867) assumerà il nuovo orario in partenza da Iesi.

Il diretto 608 (nuovo 78) assumerà il nuovo orario in partenza da Narni-Amelia.

Linea *Metaponto-Reggio Calabria.* — Il diretto 847 (nuovo 893) assumerà il nuovo orario in partenza da Cotrone.

Il diretto 842 (nuovo 898) assumerà il nuovo orario in partenza da Roccella Ionica.

Linea *Parma-Spezia.* — Il direttissimo 15 (nuovo 17) assumerà il nuovo orario in partenza da Pontremoli.

Linea *Terontola-Perugia-Foligno.* — L'accelerato 1731 viaggerà regolato del vecchio orario fino a Perugia donde proseguirà su Foligno come treno 2437 del nuovo orario.

Linea *Castellammare Adriatico-Roma.* — Il treno 1779 (nuovo 1887) viaggerà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Il diretto 612 (nuovo 776) assumerà il nuovo orario in partenza da Avezzano.

Linea *Foggia-Napoli.* — L'accelerato 1877 (nuovo 1892) assumerà il nuovo orario in partenza da Caserta.

Il treno omnibus 3538 (nuovo 3927) assumerà il nuovo orario in partenza da Napoli.

Linea *S. Eufemia Bif.-Catanzaro Marina.* — Il treno 9490 (nuovo 2736) viaggerà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Il treno 9487 (nuovo 2735) assumerà il nuovo orario in partenza da Catanzaro Sala.

Linea *Messina-Patti-Palermo.* — L'accelerato 1961 (nuovo 2931) assumerà il nuovo orario in partenza da Milazzo.

L'accelerato 1968 (nuovo 2934) assumerà il nuovo orario in partenza da S. Agata di Militello.

Ammissione nei treni direttissimi dei viaggiatori muniti di biglietti gratuiti serie *B* di II e III classe.

I viaggiatori muniti di biglietti gratuiti serie B di II e III classe sono ammessi alle stesse condizioni di percorrenza stabilite pei viaggiatori con biglietto ordinario, anche nei treni direttissimi.

I viaggiatori muniti di biglietti serie B di II classe sono però esclusi dai treni seguenti:

16 fra Roma e Milano;
4 fra Sarzana e Torino;
17 fra Milano e Roma;
7 fra Torino e Sarzana;
44 fra Roma e Venezia;
49 fra Venezia e Roma.

Nei treni 16 e 4 sono però ammessi i viaggiatori muniti di biglietti serie B di II classe diretti oltre Genova verso Ventimiglia.

Nel treno 49 sono ammessi i viaggiatori muniti di tali biglietti purchè provenienti da oltre Venezia.

I viaggiatori muniti di biglietti serie B di III classe sono poi esclusi dal treno 36 fra Bologna e Milano.

TRENI AVENTI SOLTANTO I E II CLASSE.

9	Torino–Roma	21	Milano–Roma
6	Roma–Torino	37	Milano–Roma
7	Torino–Sarzana	36	Roma–Milano
4	Sarzana–Torino	49	Trieste–Roma
168	Genova–Milano	44	Roma–Bologna
17	Milano–Roma	46	Bologna–Trieste
16	Roma–Milano	706	Trieste–Longatico
305	Chiasso–Milano	709	Longatico–Trieste
306	Milano–Chiasso	91	Roma–Foggia
B M	Modane–Milano	92	Bari–Roma
M B	Milano–Modane	89	Roma–Napoli
187	Milano–Venezia	81	Roma-Reggio Cal.
192	Venezia–Milano	84	Reggio Cal.–Roma

TRENI DERRATE.

I treni specializzati per derrate subiscono varianti rese necessarie dal nuovo orario dei treni viaggiatori.

Il treno ZZ precede su tutto il percorso e quindi anche da Cancello a Trastevere il treno GG, ed è prolungato da Piacenza sino a Milano P. V.

Il treno SS, attualmente limitato a Caserta, viene prolungato sino a Bologna e sostituisce il treno 6504 sino Roma Tuscolana; da Portonaccio a Bologna è sussidiario.

Il treno NN^a, Piacenza-Alessandria-Modane viene sostituito dal Treno M M.

I treni FR^a/5634 Ventimiglia-Sampierdarena-Milano P. V. vengono sostituiti dal treno AA.

Il treno PP viene prolungato sino a Tarvisio.

Il treno FF ha origine da Faenza e, come attualmente, arriva sino al Brennero.

S'introduce in orario il treno CC Mestre-Portogruaro-Trieste.

Il treno VV. Napoli-Cancello è soppresso sul tratto medesimo ed effettuato come sussidiario, da Cancello a Milano P. V. (via Sarzana).

S'introducono in orario altre condotte sussidiarie sui due versanti tirreno ed adriatico; due condotte eventuali HH e QQ da Sarzana a Torino; due condotte pure eventuali, MM e NN, rispetti-

vamente da Palermo e da Siracusa a Messina e infine la condotta eventuale CC da Trieste a Longatico.

Sarà provveduto alla ristampa del grafico degli itinerari per trasporti derrate che si distribuirà al più presto possibile.

TRENI MERCI.

Venne riordinata la rete dei treni merci a lunghe percorrenze in base alle correnti dei trasporti e regolarizzata l'intera rete dei treni merci ordinari per ridurre al minimo indispensabile i treni straordinari sia giornalieri che saltuari.

L'impostazione dell'orario dei treni venne fatta in relazione alle attuali esigenze di esercizio cercando di raggiungere la massima utilizzazione dei mezzi di trazione.

Gli orari dei treni raccoglitori G. V. che avevano necessariamente subita una impostazione di adattamento nell'orario in vigore, vennero regolarizzati assicurando ad essi le coincidenze ai transiti.

Distribuito agli agenti delle classi 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 32, 35, 36, 37, 42, 45, 55, 56, 57 e 58.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 70.

Servizio cumulativo con la ferrovia Bari-Locorotondo.

Dal giorno 5 luglio 1920 il servizio cumulativo esistente, a mezzo del transito di Bari, con la ferrovia Bari-Locorotondo dovrà aver luogo, per tutti indistintamente i trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, soltanto all'assoluta condizione che i trasporti stessi siano effettuati sempre in *porto assegnato* se in partenza dalle stazioni della ferrovia suddetta (fatta eccezione per i trasporti eseguiti in base alla tariffa speciale n. 11 G. V.) ed in *porto affrancato* se destinati alle stazioni medesime.

I trasporti in destinazione delle stazioni della ferrovia Bari-Locorotondo non potranno essere gravati di assegno nè di spese anticipate, anche se rappresentanti porti anteriori.

Il transito di Bari dovrà perciò rifiutare il proseguimento delle spedizioni in provenienza dalle stazioni della ferrovia suaccennata, che eseguite dalla data suddetta in avanti fossero carteggiate in porto affrancato, e non daranno corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione delle stazioni medesime, che fossero state accettate in porto assegnato ovvero gravate di assegno o di spese anticipate.

Nulla è mutato per quanto riguarda il servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli e cani.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 71.

Cambiamento di nome della stazione di Sanluri Reali.

A datare dal 1° luglio 1920, la stazione di Sanluri Reali, delle ex Ferrovie Reali Sarde, assume la nuova denominazione di Sanluri Stato.

Di conseguenza, nelle pubblicazioni di servizio in cui trovasi indicato il nome della suddetta stazione dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 72.

Cambiamento di nome della stazione di Borghetto.

La stazione di Borghetto, della linea Fornovo-Borgo S. Donnino, assume la nuova denominazione di *Borghetto Parmense*.

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione giugno 1914), alle pagine 14 e 83 (tabella 66), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÉ.

Ordine di servizio N. 73.

Estensione di servizio nella stazione di Quero Vas.

(Vedi Ordine di servizio n. 91-1912).

La stazione di Quero Vas della linea Treviso-Belluno, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, dal giorno 5 luglio 1920 viene abilitata anche al servizio merci in servizio interno e cumulativo italiano a G. V., P. V. A. e P. V. O., limitatamente però ai trasporti a carro completo o da considerarsi tali e con l'obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico a qualunque classe le merci appartengano verso abbuono, per le merci a P. V. O., delle corrispondenti quote di diritto fisso.

Per tali abilitazioni la stazione stessa fu dotata di un bi-

nario di carico e scarico diretto, situato a sinistra della linea suindicata ed allacciato, dal lato Belluno, al binario d'incrocio.

Detto binario di carico e scarico ha la lunghezza utile di m. 165, è munito di binarietto di sicurezza ed è fiancheggiato per m. 137 da un piazzale di scarico largo m. 10.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 12 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizone 1 agosto 1918) di fronte al nome della stazione di Quero Vas si dovrà sostituire alla lettera *B* la indicazione LO; a pagina 47 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà nelle colonne 8, 9 e 10, esporre rispettivamente le indicazioni *G* (12), *A*, *O* (12) riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione: (12). Limitatamente ai trasporti a carro completo o da considerarsi tali e con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico, a qualunque classe le merci appartengano verso abbuono, per le merci a p. v. o., delle corrispondenti quote di diritto fisso.

Nel fascicolo delle distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo marittimo (Molo trapezoidale) da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 46 di contro al nome di Quero Vas si dovranno trascrivere i numeri 612 e 838 rispettivamente nella penultima ed ultima colonna.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti delle merci in uso nelle stazioni e negli uffici di Controllo, a pagina 44, numero progressivo 23, si dovrà verificare come appresso la distanza e l'istradamento riguardanti la stazione di Quero Vas.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Treviso-Belluno, la distanza dovrà essere quella risultante dalla tabella 58 a pagina 81 del prontuario generale.

Per quelli delle stazioni situate sulla linea Belluno-Calalzo Pieve di Cadore dovrà essere quella che risulterà aggiungendo km. 11 alla distanza indicata per Feltre.

Per tutti gli altri prontuari dovrà essere invece quella che

risulterà aggiungendo km. 6 alla distanza indicata per Alano Fener Valdobbiadene, e l'istradamento dovrà essere quello stesso esposto per questa stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 74 (M. T.).

Ammissione delle ferrovie Massa Marittima-Follonica Porto e Massa Lombarda-Imola-Castel del Rio al controllo comune per i trasporti merci in servizio cumulativo.

(Vedi ordine di servizio n. 1-1920).

Dal 1° luglio 1920 la società anonima per la ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto e la società per la ferrovia Massa Lombarda-Imola- Castel del Rio parteciperanno al controllo comune per i trasporti merci in servizio cumulativo.

E pertanto, da tale data, le disposizioni contenute nell'ordine di servizio n. 1-1920, circa il carteggio, la tassazione, la registrazione contabilizzazione dei trasporti, debbono essere estese anche alle spedizioni in provenienza o in destinazione di stazioni delle nominate due ferrovie.

A partire dalla data suddetta restano perciò soppresse le gestioni di transito nelle stazioni di Follonica e di Imola.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Il Direttore generale dell'esercizio
C. CROVA.

Circolare N. 35.

Cessazione dei premi temporanei per la buona utilizzazione e rapida circolazione del materiale da merci.

(Vedi circolare n. 3v-1919 e 1v-1920).

A partire dalla mezzanotte dal 30 giugno al 1° luglio 1920 cessano di aver vigore i premi temporanei A e B istituiti colla circolare 3v-1919 per conseguire una più intensa utilizzazione ed una più rapida circolazione del materiale da merci.

Colla stessa decorrenza cessa del pari l'aumento temporaneo dei premi permanenti II, III e IV, di cui alla circolare suindicata ed a quella n. 1v-1920, e pertanto a partire dalle ore zero del 1° luglio 1920, i premi permanenti II, III e IV saranno corrisposti sulle basi stabilite dall'Ordine di servizio n. 23-1920.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 18, 19, 20, 21 e 22.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

Circolare N. 36.

Compilazione dei riassunti arrivi suppletori al mese di giugno 1920.

Si rammenta alle stazioni ed ai transiti interni e di confine che, in relazione all'ultimo punto dell'art. 17 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », nel mese di luglio 1920 dovranno essere compilate separati riassunti arrivi suppletori per i trasporti in servizio interno, cumulativo italiano e cumulativo internazionale, giunti dopo il 30 giugno con data di spedizione anteriore al 1° luglio detto.

Si intende che, per i trasporti in servizio cumulativo italiano con le Amministrazioni non aderenti al controllo comune e pei trasporti in servizio internazionale, come data di spedizione dovrà ritenersi quella risultante dal timbro del transito interno o di confine.

Le agenzie doganali di confine, in ordine all'ultimo punto dell'art. 12 delle « Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle ferrovie », dovranno pure compilare pei trasporti in uscita dall'Italia, aventi data di spedizione o di transito anteriore al 1° luglio 1920, separati elenchi suppletori (mod. C. I.-574) per ogni servizio e gestione.

Si raccomanda la scrupolosa osservanza delle disposizioni suindicate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 19 *e* 22.

Il Direttore generale dell'esercizio
C. CROVA.

SENTENZA

Danni da opere ferroviarie interessanti un corso di acqua pubblica - Competenza del Tribunale delle acque.

L'azione di risarcimento dei danni attribuiti dai privati ad opere pubbliche costruite entro l'alveo o contro le sponde di un corso di acqua pubblica, non per il buon regime di esso, ma per il suo attraversamento con una linea ferroviaria, è di competenza del Tribunale delle A. P. in virtù dell'art. 35, *lettera* f, *del D. L.* 20 *novembre* 1916, *n.* 1664, *modificato dall'art.* 67, *lettera* e *del decreto-legge* 9 *ottobre* 1919, *n.* 2161 (1).

CASSAZIONE ROMA, Sezioni Unite — Sentenza 22 aprile 16 maggio 1920 (*Pres.* Palladino; *Est.* Appiani; *P. M.* Tunesi — *concl. conf.*) — Ferrovie dello Stato *ricorrenti* contro De Fiore.

A) I signori De Fiore nel 1906 convennero in giudizio l'Amministrazione chiedendo il risarcimento dei danni causati a una loro proprietà dalla costruzione di un ponte sul torrente Bagni, che per non avere luci sufficienti rispetto alla portata del torrente determinava frequenti allagamenti, corrosioni, ecc.

Il Tribunale di Nicastro, respinta la eccezione di incompetenza sollevata dalla Amministrazione, ammise una prova peritale che la Corte di Appello di Catanzaro modificò nel senso che la perizia venisse eseguita a base dell'art. 46 della legge di espropriazione per causa di pubblica utilità.

---

(1) Con questa decisione la Corte Suprema, confermando la sua prevalente giurisprudenza (S. U. 28 maggio 1917, 30 dicembre 1918 e 24 aprile 1919) ha arrestata in modo che si prevede definitivo, la tendenza contraria manifestata, sia pure sotto una formula legislativa meno precisa, dalle Corti di Appello di Casale (sentenza 27 novembre 1918: Bollettino 1919, IV, 45) e di Catanzaro (sentenza De Fiore 8 luglio 1919 impugnata) contrariamente, quest'ultima, ad una sua precedente sentenza F. S. contro Scoppa del 24 aprile 1919 (Boll. 1919, IV, 22).

Nel corso della lite e a seguito della pubblicazione del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, l'Amministrazione eccepì la incompetenza dell'Autorità giudiziaria per essere la controversia devoluta in virtù del detto decreto al Tribunale delle Acque.

Ma, il Tribunale prima, e la Corte di Appello poi colla qui denunziata sentenza, rigettarono la eccezione.

Ricorre l'Amministrazione con unico mezzo: Violazione e falsa applicazione degli art. 35 lett. F, e 41 decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, 56 del Regolamento di procedura approvato col decreto Luogotenenziale 24 gennaio 1917, n. 85. 124 della legge sulle opere pubbliche, 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, modificato dalla legge 20 marzo 1893, n. 173, e dall'articolo 22 della legge 13 luglio 1911, n. 774, nonchè dagli articoli 1, 22, 30, 102, 120, 165, 170, 229, 232, 244, 258, 261, 262 e 263 della stessa legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, 46 legge 25 giugno 1865, n. 2359 sull'espropiazione per pubblica utilità e 360, n. 6 e 517 codice di procedura civile.

IN DIRITTO.

La questione dibattuta innanzi ai giudici di merito e da questi risoluta nel senso della competenza della autorità giudiziaria era la seguente: e cioè se la costruzione di un ponte su un corso di acqua pubblica, fatta eseguire dalla Amministrazione non già per il buon regime delle acque, ma per completare una linea ferroviaria entri in quei provvedimenti contemplati dal combinato disposto dell'art. 35 lettera F, del succitato decreto e dell'arcolo 124 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Senonchè la questione, in verità molto disputabile sotto il regime del suddetto decreto Luogotenenziale, non ha più ragione di essere dopo la pubblicazione del nuovo decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161; (posteriore alla pubblicazione della sentenza qui denunziata), che coll'art. 67 stabilisce la competenza dei Tribunali delle Acque anche per le controversie per risarcimento di danni dipendenti da qualunque opera eseguita o da qualunque provvedimento emesso dalle Autorità amministrative comprese

quelle che si eseguivano entro l'alveo o contro le sponde di un corso d'acqua.

Per modo che non può nascere alcun dubbio che attualmente la controversia in esame è di competenza del Tribunale delle Acque, e quindi il ricorso della Amministrazione deve essere accolto.

Attesochè però la disputabilità della questione sotto l'impero della precedente legge consiglia la compensazione delle spese e di questo di precorsi giudizi,

PER QUESTI MOTIVI:

Dichiara la competenza del Tribunale delle Acque a conoscere della domanda come sopra spiegata, ecc.

ANNO XIII - N. 28

8 LUGLIO 1920

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2663) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

LEGGE 30 *giugno* 1920, *n.* 906, *che autorizza l'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno finanziario* 1920-21 *fino a quando siano approvati per legge e non oltre il* 31 *dicembre* 1920 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a esercitare provvisoriamente, fino a quando siano approvati per legge, e non oltre il 31 dicembre 1920, i bilanci delle Amministrazioni dello Stato per l'anno finanziario 1920-921, secondo gli stati di previsione dell'entrata e della spesa ed i relativi disegni di legge, con le note di variazioni e le modificazioni comunicate alla Presidenza della Camera dei deputati.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 giugno 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: F[illegible]ERA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 giugno 1920, n. 153.

REGIO DECRETO-LEGGE 5 *giugno* 1920, *n.* 856, *che conferma al ministro delle finanze la facoltà di derogare temporaneamente alle disposizioni del repertorio doganale nella importazione delle traversine di legno da parte delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti i decreti Luogotenenziali 3 agosto 1916, n. 965, e 12 giugno 1919, n. 1018;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quello per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino al 30 giugno 1921 è confermata al ministro delle finanze la facoltà conferitagli con il Nostro decreto 3 agosto 1916, n. 965, di derogare alle disposizioni del repertorio della tariffa doganale relative alla classificazione delle traversine di legno per strade ferrate, autorizzando l'importazione col trattamento del legno comune squadrato anche delle traversine di legno da ebanisti introdotto nel Regno dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1 luglio 1920, n. 154.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 giugno 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE NAVA — PEANO.

Visto: *Il guardasigilli*, FALCIONI.

REGIO DECRETO-LEGGE 5 *giugno* 1920, *n.* 858, *che proroga l'applicazione temporanea del dazio sul grano, su altri cereali e sulle farine* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 31 gennaio 1915, n. 50 ed i decreti Luogotenenziali 21 novembre 1915, n. 1664, e 30 giugno 1918, n. 961; nonchè il R. decreto 28 dicembre 1919, n. 2559.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per le finanze, interim per l'industria e il commercio, di concerto con quelli per il tesoro, per i lavori pubblici e per l'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono prorogati a tutto il 31 dicembre 1920 gli effetti del R. decreto 31 gennaio 1915, n. 50, col quale furono aboliti temporanea-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 giugno 1920, n. 153.

mento il dazio sul grano, su altri cereali e sulle farine, e furono autorizzati altri provvedimenti, nonchè quelli dei decreti Luogotenenziali 21 novembre 1915, n. 1664 e 30 giugno 1918, n. 961, con i quali l'abolizione temporanea del dazio venne estesa rispettivamente al semolino e al riso.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 giugno 1920.

VITTORIO EMANUELE

NITTI — DE NAVA — SCHANZER — PEANO — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: FALCIONI.

DECRETO MINISTERIALE 26 *giugno* 1920, *riguardante il limite delle somme che possono portare seco i viaggiatori che si recano all'estero* (1).

IL MINISTRO DEL TESORO

In virtù dei poteri conferitigli col decreto Luogotenenziale n. 882 del 30 giugno 1918, articolo 2;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 luglio 1920, n. 156.

DECRETA:

Fermo restando il limite di millecinquecento lire per le somme che possono portar seco i viaggiatori che debbono recarsi all'estero per dimorarvi per periodi di tempo più o meno lunghi, il limite stesso è ridotto a lire trecento per tutti coloro che escono dal Regno frequentemente per ragioni professionali o altro, e che vi fan ritorno entro le 48 ore. Fra tali persone sono compresi gli abitanti delle zone di frontiera, salvo quando si possa provare che la loro permanenza all'estero supererà una settimana, gli impiegati postali, il personale ferroviario, ecc.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 26 giugno 1920.

Il ministro: MEDA.

ORDINANZA 18 *giugno* 1920, *che ripristina a favore della Camera di commercio e industria di Trieste la tassa consegna merci* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE CIVILE
PER LA VENEZIA GIULIA

Visto che la Camera di commercio e industria di Trieste non è in grado di sistemare il proprio bilancio coi soli proventi dell'addizionale all'imposta sull'industria e ritenuta quindi l'opportunità

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 luglio 1920, n. 155

di ripristinare a favore di detta Camera la preesistita tassa consegna merci;

Visto il Regio decreto 24 luglio 1919, n. 1251, che determina i poteri del commissario generale civile, nonchè l'autorizzazione impartita dalla Presidenza del Consiglio dei ministri (Ufficio centrale per le nuove Provincie) con nota 10 maggio 1920, n. 5218/7, B;

DECRETA:

Art. 1.

Si ripristina a favore della Camera di commercio e industria di Trieste, la tassa consegna merci colle modalità stabilite negli articoli seguenti.

Art. 2.

I trasporti di merci spedite per, da e attraverso Trieste mediante ferrovia, soggiacciono alla tassa consegna merci, se la singola spedizione raggiunge o supera i 100 kg.

Art. 3.

La tassa è commisurata con cinque centesimi di lire per 100 kg. Frazioni di peso oltre 100 kg. verranno calcolate per un quintale intero.

Art. 4.

La tassa va pagata negli scali ferroviari di Trieste all'atto della consegna e rispettivamente del ritiro della merce.

Art. 5.

Le modalità dell'incasso verranno rese pubbliche dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 6.

La presente ordinanza ha vigore per un triennio per le spedizioni consegnate o ritirate dal 1° luglio 1920 in poi fino all'espiro del triennio.

Trieste, 18 giugno 1920.

Il Commissario generale civile
MOSCONI.

Ordine generale N. 9.

Norme per le visite mediche di ammissione in servizio, di assegnazione alle funzioni e di revisione.

Art. 1.

Agli effetti delle visite sanitarie gli agenti sono distinti in tre gruppi. Nella tabella allegata sono indicati i requisiti fisici richiesti nelle visite di ammissione e di revisione per gli agenti di ogni gruppo.

Qualora si dovessero ammettere in servizio agenti con qualifiche non indicate nelle tabelle si procederà alla visita adottando i criteri stabiliti per la qualifica assimilabile.

Art. 2.

Per l'ammissione in servizio è necessario essere di sana e robusta costituzione, avere integro il sistema nervoso e possedere le attitudini fisiche necessarie a disimpegnare le mansioni inerenti al posto a cui si aspira.

Art. 3.

Visite per l'ammissione alle funzioni o qualifiche.

Gli agenti già in servizio da abilitarsi o da assegnarsi a funzioni o qualifiche per le quali siano richiesti requisiti fisici superiori dovranno essere sottoposti ad apposita visita da effettuarsi coi criteri stabiliti per l'ammissione nel gruppo relativo a dette nuove funzioni o qualifiche.

Non occorre di procedere a nuova visita pel passaggio da una funzione o qualifica ad un'altra per la quale siano richiesti requi-

---

Parte II — **N.** 28 — 8 luglio **1920.**

siti fisici identici od inferiori, eccezione fatta per gli agenti da abilitare alle funzioni di macchinista di treni a vapore e di macchinista di treni elettrici pei quali si dovrà eseguire apposita visita in conformità del decreto ministeriale 27 giugno 1905, e 2 maggio 1906.

Per gli agenti nominati a ruolo anteriormente all'andata in vigore delle presenti norme le visite di assegnazione alle funzioni si eseguiranno coi criteri dell'O. G. 10-1908 in quanto essi possano risultare più favorevoli ai visitandi.

Art. 4.

Visite di revisione.

Tutti gli agenti del terzo gruppo dopo compiuto il 45° anno di età devono essere sottoposti a visita di revisione della facoltà visiva.

Saranno inoltre sottoposti a visita di revisione gli agenti di ogni gruppo quando sorga dubbio sullo stato normale delle loro condizioni fisiche e psichiche, quando abbiano sofferto lesioni o malattie gravi del capo, degli occhi e degli orecchi e quando siano dediti all'abuso di bevande alcooliche e del tabacco.

Per gli agenti nominati a ruolo anteriormente all'andata in vigore delle presenti norme le visite di revisione si eseguiranno coi criteri dell'O. G. 10-1908 in quanto essi possono risultare più favorevoli ai visitandi.

Art. 5.

Tutte le visite di cui ai precedenti articoli dovranno essere eseguite da un medico di ruolo col concorso di altro sanitario dell'Amministrazione.

Alle visite stesse dovrà, quando possibile, intervenire un delegato dell'Ufficio che le richiede, per accertare l'identità personale dei visitandi.

Art. 6.

Le presenti norme hanno vigore dalla data della loro approvazione da parte del Consiglio d'Amministrazione, e sostituiscono quelle emanate coll'O. G. n. 10-1908, salvo i casi di cui all'ultimo comma dei due precedenti articoli 3° e 4°.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza del 24 giugno 1920.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÉ.

TABELLA allegata all'Ordine generale N. 9-1920 relativo alle visite

Gruppi	QUALIFICHE	Ammissione					
		Vista				Udito	Statura minima
		Acutezza visiva		campo visivo	senso cromatico		
		Grado	con lenti				
I	Funzionari dei primi 4 gradi. Funzionari dei gradi 5° e 6° del personale amministrativo, legale, di ragioneria e dell'Istituto sperimentale. Cassieri; Sotto-Cassieri; Sotto-Ispettori del personale di ragioneria. Segretari; Controllori; Applicati ed Aiutanti applicati degli uffici. Archivisti; Aiutanti; Scrivane.	10/10 complessivamente	+ 5 D — 10 D (1)	—	—	Voce di conversazione a non meno di m. 4 complessivamente	—
II	Funzionari dei gradi 5° e 6° dei Servizi: Movimento, Materiale e Trazione, Lavori, Costruzioni e Sanitario. Sotto-Ispettori dei Servizi: Movimento, Materiale e Trazione, Lavori e Costruzioni. Segretari tecnici; Assistenti tecnici; Disegnatori. Personale delle gestioni; personale dei telegrafi; Assistenti di stazione; Commessi e Commesse di stazione. Capi fermata. Capi magazzino; Sorveglianti; Capi squadra e Manovali degli Approvvigionamenti (Magazzini). Capi tecnici; Capi squadra operai; Sotto capi squadra operai e Operai di tutti i ruoli. Scritturali delle officine. Verificatori; Fuochisti-conduttori di caldaie e motori; Untori. Capi squadra manovali e Manovali delle officine, depositi, squadre di rialzo e sedi di verifica. Custodi d'officina; Guardaportoni; Uscieri capi e Ripartitori documenti; Uscieri; Inservienti. Personale del traghetto di Venezia.	14/10 complessivamente e purchè l'acutezza visiva di un occhio non sia inferiore a 5/10	+ 4 D — 5 D (1)	normale	normale	Voce afona a non meno di m. 6 per orecchio (2)	m. 1,50
III	Capi stazione * (7); Sotto-capi * (7); Applicati * (7) ed Aiutanti applicati * (7) alle stazioni. Controllori capi *; Controllori viaggianti *; Capi personale viaggiante *; Conduttori capi; Conduttori principali; conduttori; Frenatori. Manovratori capi; Capi squadra manovratori; Manovratori; Deviatori capi; Capi squadra deviatori; Deviatori; Manovali alle stazioni. Capi deposito *; Capi squadra accenditori e manovali *; Capi squadra accudienti e manovali *; Accenditori e Accudienti. Macchinisti T. V.; Macchinisti T. E.; Macchinisti tradotte e manovre; Fuochisti; Assistenti T. E.; Manovratori e Deviatori delle officine e dei depositi. Sorveglianti della linea *; Capi squadra cantonieri; Guardiani; Cantonieri; Guardabarriere (6).	20/10 complessivamente	senza lenti meno che per le qualifiche asteriscate, per le quali è ammessa la correzione con lenti di + 4 D, — 5 D (1)	normale	normale	Voce afona a non meno di m. 8 per orecchio	m. 1,55 (5)

mediche per gli aspiranti ad impiego e per il personale in servizio.

Revisione					
Vista				Udito	Statura minima
Acutezza visiva		campo visivo	senso cromatico		
Grado	con lenti				
8/10 complessivamente	con qualsiasi correzione di lenti	—	—	Voce di conversazione a non meno di m. 1 complessivamente	—
12/10 complessivamente	con qualsiasi correzione di lenti	normale	normale	Voce di conversazione a non meno di m. 6 complessivamente, purchè da un orecchio a non meno di m. 2 (2)	m. 1,50
14/10 complessivamente purchè l'acutezza visiva di un occhio non sia inferiore a 5/10 (3)	senza lenti meno che per le qualifiche asteriscate per le quali è ammessa qualsiasi correzione con lenti	normale	normale	Voce afona a m. 10 complessivamente purchè da un orecchio a non meno di m. 4 (4)	m. 1,55 (5)

ANNOTAZIONI

(1) È tollerata la correzione astigmatica.

(2) Per Calderai, Battimazza, Fucinatori e mestieri rumorosi affini, è sufficiente percepire la voce di conversazione a m. 2 per orecchio per l'ammissione e a m. 2 complessivamente per la revisione.

(3) Per i Macchinisti tradotte e manovre, pei Fuochisti alle sole manovre, pei Manovratori capi nonchè pei Cantonieri addetti esclusivamente alla mano d'opera, sono sufficienti complessivamente 12/10.

(4) Per Macchinisti e Fuochisti è sufficiente la voce di conversazione a m. 8 da ciascun orecchio.

(5) Frenatori, statura minima m. 1,60; Manovratori, statura minima m. 1,50, statura massima m. 1,65; tale limitazione non riguarda gli agenti rivestiti di altra qualifica che vengano eventualmente chiamati a disimpegnare, in via saltuaria, mansioni di manovratore.

(6) Per le Guardabarriere assunte al 45° anno di età sono sufficienti i requisiti stabiliti per le visite di revisione.

(7) Se non addetti al movimento bastano i requisiti del II gruppo.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 24 giugno 1920.

Ordine di servizio N. 75.

Estensione del servizio nella fermata di S. Antonino di Saluggia.

(Vedi Ordine di servizio n. 263-1914).

Dal giorno 11 luglio 1920 la fermata di S. Antonino di Saluggia, della linea Torino-Milano, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo, viene abilitata ai trasporti a grande velocità, in servizio interno e cumulativo italiano, di merci in collettame limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di kg. 100 ciascuna.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pagina 13, di fronte al nome di S. Antonino di Saluggia si dovrà sostituire l'indicazione B con L G.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 51, di contro al nome della detta fermata, nella colonna 8 si dovrà riportare l'indicazione G (4).

Nell'« Elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pagina 34 dopo il nome di S. Antonino si dovrà aggiungere

S. Antonino di Saluggia - 3 - 1 - 2 - 3 - 3 - 3 - 3

Nel prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916), a pagina 50 di contro al nome di S. Antonino di Saluggia si dovranno trascrivere i numeri 585 e 920 rispettivamente nella penultima ed ultima colonna.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti delle merci, in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, al numero progressivo 28 della pagina 18 si dovrà verificare la distanza e l'istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Modane-To-

rino-Milano e diramazione Bussoleno-Susa la distanza dovrà essere quella risultante dalla tabella (1) a pag. 69 del prontuario generale.

Per i prontuari di tutte le altre stazioni dovrà essere invece quella che risulterà più breve aggiungendo km. 14 alla distanza indicata per Chivasso (pagina 18, numero progressivo 24) e km. 4 alla distanza indicata per Livorno Vercellese (pagina 18, numero progressivo 29). L'istradamento dovrà essere quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza più breve.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 76.

Estensione di servizio nella fermata di Colonnella.

Dal giorno 11 luglio 1920 la fermata di Colonnella viene abilitata ad effettuare *in partenza* spedizioni di merci a grande velocità *in porto assegnato* non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuna e in solo servizio interno, con esclusione:

a) dei trasporti la cui affrancazione sia obbligatoria a partenza per disposizione di tariffa;

b) dei trasporti di numerario e di oggetti preziosi;

c) dei trasporti gravati di spesa anticipata o di assegno.

Per quei trasporti che siano destinati oltre Porto d'Ascoli od oltre Tortoreto Nereto Controguerra, è fatto obbligo a queste stazioni di indicare nell'apposita sede della nota di spedizione, la via che devono seguire i trasporti stessi.

Le stazioni destinataria calcoleranno le tasse di porto in base alla distanza per Colonnella.

La fermata di Colonnella iscriverà le spedizioni nel registro mod. Ci-401 assegnando a ciascuna di esse un numero progressivo fino al 31 dicembre di ogni anno, cominciando dal n. 1.

Seguendo l'ordine di iscrizione nel detto registro la fermata di Colonnella compilerà, per quindicina, il riassunto delle spedizioni mod. Ci-414, che spedirà al Controllo merci interno di Torino non più tardi dei giorni 4 e 19 di ciascun mese.

Nella eventualità di disposizioni supplettive del mittente per cambiamento di destinazione o di destinatario la fermata di Colonnella invierà, sotto piego, le disposizioni medesime alle stazioni di Porto d'Ascoli o di Tortoreto Nereto Controguerra rispettivamente per i trasporti diretti oltre tali stazioni le quali dovranno provvedere alle prescritte pratiche per la esecuzione delle relative disposizioni e al versamento della tassa di lire 2.10 che in tali casi la fermata di Colonnella dovrà riscuotere dal mittente, prendendone debito e credito nei modi d'uso, giusta le disposizioni degli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pagina 9, di contro al nome della fermata di Colonnella si dovrà sostituire l'indicazione L B con L G; nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 23 di contro al nome della detta fermata, nella colonna 8, si dovrà riportare la lettera G col richiamo (12) ed in calce alla pagina la corrispondente nota.

(12). In solo servizio interno e limitatamente alle spedizioni in partenza ed in porto assegnato non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuna, esclusi i trasporti di numerario ed oggetti preziosi, quelli gravati di spesa anticipata e di assegno e tutti gli altri la cui affrancazione è obbligatoria a partenza per disposizione di tariffa.

Essendosi inoltre stabilito di istituire corrispondenze viaggiatori dalla fermata in parola per tutte le stazioni del tratto Ancona-Castellammare Adriatico, si indicano nell'allegato al pre-

sente ordine di servizio — che sostituisce l'allegato A all'ordine di servizio n. 200-1912 — i prezzi dei biglietti che vengono ad essere in distribuzione alla menzionata fermata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

L'Amministratore generale
R. DE CORNE.

Allegato all'Ordine di servizio N. 76-1920.

Prezzo dei biglietti di corsa semplice in vendita alla fermata di Colonnella.

Dalla casa cantoniera di Colonnella alle seguenti stazioni	PREZZI					
	Biglietti per treni diretti o promiscui			Biglietti per treni omnibus		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Ancona	35. 75	22, 50	12, 10	29, 75	19, 60	11, 00
Varano	33, 90	21, 30	11, 50	28, 20	18, 65	10, 40
Aspio	31, 95	20, 20	10, 90	26, 65	17, 60	9, 90
Osimo Castelfidardo	30, 15	19, 00	10, 30	25, 05	16, 60	9, 40
Loreto	27, 15	17, 10	9, 30	22, 60	14, 95	8, 50
Porto Recanati	25, 60	16, 25	8, 80	21, 30	14. 20	8, 10
Potenza Picena	22, 20	14. 10	7, 80	18, 55	12. 40	7, 10
Porto Civitanova	19, 85	12, 65	7, 00	16, 60	11, 10	6. 40
S. Elpidio a Mare	17, 25	11, 10	6, 20	14, 55	9, 80	5, 70
Porto S. Giorgio	13, 90	8, 95	5, 10	11, 70	8, 00	4.70
Pedaso	10, 10	6.65	3. 40	8, 55	5, 95	3, 10
Cupramarittima	7, 15	4, 85	2. 50	6.10	4, 25	2, 30
Grottammare	5, 55	3. 40	2, 00	4, 80	3, 05	1. 80
Sambenedetto del Tronto	4, 15	2. 45	1, 50	3, 10	2, 20	1, 40
Porto d'Ascoli	1, 70	1, 25	0, 90	1.55	1, 25	0, 90
Tortoreto Nereto Controguerra	—	—	—	2.75	1. 95	1, 30
Tortoreto Spiaggia	—	—	—	4, 55	2. 80	1, 70
Giulianova	—	—	—	6, 35	4, 50	2.40
Montepagano Rosburgo	—	—	—	9. 20	6. 30	3, 40
Scerne	—	—	—	11, 05	7, 50	4, 50
Atri Mutignano	—	—	—	11, 95	8, 10	4, 80
Silvi	—	—	—	14, 15	9, 55	5, 60
Montesilvano	—	—	—	16, 10	10, 75	6, 20
Castellamare Adriatico	—	—	—	17, 90	11, 95	6, 90
Ascoli Piceno	11, 05	7, 50	4, 50	10, 75	7, 40	4, 40
Teramo	—	—	—	14, 55	9, 80	5.70

N.B. — Nei prezzi suindicati sono compresi gli aumenti di cui il R. Decreto N. 410 dell' 8 aprile 1920.

Ordine di servizio N. 77.

Servizio cumulativo fra ferrovie secondarie.

(Vedi Ordine di servizio n. 6-1920.

In seguito all'adesione al Controllo comune delle Società esercenti le ferrovie Massa Marittima-Follonica Porto e Imola-Castel del Rio, a datare dal 1° luglio 1920 anche le dette ferrovie partecipano al servizio cumulativo per i trasporti di merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria. di veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri con le Amministrazioni indicate nell'Ordine di servizio numero 6-1920.

Opportune aggiunte devono essere introdotte alle pagine 34, 35, 36 e 37 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9 *e* 22.

Il direttore generale dell'esercizio
C. CROVA.

Circolare N. 37.

Esami personale dei treni - Sessione straordinaria 1920.

Siccome non tutte le Divisioni, per il gran numero di candidati, hanno potuto terminare gli esami di cui la circolare gialla n. 8 del 30 marzo 1920, e siccome necessita, d'altra parte, ammettere agli esami di abilitazione alle funzioni di Conduttore Principale della sessione straordinaria, il più gran numero di agenti possibile. così si dispone che la sessione stessa sia prorogata al 1° agosto 1920 e che agli esami per Conduttore Principale, in detta sessione, possano essere ammessi i frenatori assegnati alle funzioni di conduttore non oltre il 31 luglio 1920.

Il Direttore generale dell'esercizio
C. CROVA.

SENTENZA

Spedizione a grande velocità - Inoltro a piccola velocità - Osservanza dei termini di resa - Domanda di rimborso della differenza del maggior nolo - Inammissibilità.

Se una spedizione fu eseguita a grande velocità e fu riconsegnata a destino entro il termine legale di resa, lo speditore o il destinatário non hanno diritto di reclamare alcuna differenza di nolo assumendo che la spedizione abbia viaggiato con i treni non della grande bensì della piccola velocità.

CASSAZIONE FIRENZE. — Sentenza 22 aprile; 22 maggio 1920 (*Pres. ff.* Germano; *Est.* Cutrone; *P. M.* Piuna; *concl. conf.*). Ferrovie Stato *ricorrenti* contro Bartalini.

FATTO.

Osserva il Supremo Collegio, che con atto del marzo 1918, il commerciante Bartalini Adolfo citò davanti il Pretore di Montevarchi il Capo stazione di quella città, quale rappresentante delle ferrovie dello Stato, esponendo che il 27 settembre 1917 gli fu spedito a grande velocità dalla stazione di Palermo a quella di Montevarchi un vagone di merce, che gli giunse a Montevarchi il 15 ottobre successivo e pel trasporto aveva dovuto pagare il prezzo di L. 1956, giusta la tariffa a grande velocità secondo la quale la spedizione era stata pattuita; che, però, come risultava dal relativo foglio di scorta del vagone, la sua merce aveva in realtà viaggiato non a grande velocità, ma a piccola, per cui non era lecito alle Ferrovie farsi pagare il maggior nolo stabilito per la grande, mentre la merce effettivamente aveva viaggiato a piccola velocità; che perciò il Bartalini aveva avanzato reclamo amministrativo all'Ufficio controllo delle Ferrovie, pel rimborso pel prezzo pagato in più del dovuto; ma tale reclamo gli

era stato ingiustamente respinto. Concluse pertanto l'istante, che l'Amministrazione delle ferrovie fosse dall'adito Pretore condannata a pagargli L. 1500, o quella somma che potesse risultare giusta, a titolo di rimborso della differenza tra la somma da essa Amministrazione percetta indebitamente in lire 1956, giusta la tariffa delle spedizioni a grande velocità, e l'importo dovuto per la spedizione effettivamente eseguita invece a piccola velocità.

Contestata tra le parti la lite, mentre le Ferrovie conclusero pel rigetto della domanda attrice, il Bartalini a sostegno della medesima deferita interrogatorio al comparso Capo stazione, al fine di accertare il modo del trasporto eseguito, o meglio per dimostrare che il vagone di merce in disputa era stato accompagnato dal foglio di scorta a piccola velocità: il che significava (secondo lui) che il trasporto era stato fatto non a grande velocità, per come si era tra le parti convenuto, ma invece a piccola.

Però il Pretore di Montevarchi, accogliendo la tesi difensiva delle Ferrovie convenute, ritenne e giudicò che i trasporti a grande velocità o piccola velocità si differenziano tra loro soltanto dai termini di resa a destinazione; e che nella specie, siccome era accertato che la merce del Bartalini gli era stata consegnata e resa entro il termine stabilito dalle Tariffe pei trasporti a grande velocità, così non aveva egli di che dolersi; nè si poteva indagare e ricercare in quale modo e con quale mezzo di treno, vuoi di grande, vuoi di piccola velocità, avesse realmente viaggiato quella merce, per essere tale indagine o prova perfettamente oziosa, irrilevante, inutile ai fini del dovuto prezzo di trasporto.

Pertanto il Pretore respinse la domanda di rimborso avanzata dal Bartalini, e lo condannò nelle spese di lite.

Appellò il Bartalini da tale sentenza al Tribunale di Arezzo chiedendo la revoca e sostenendo essersi con essa violati e falsamente applicati gli articoli 4 e 57 delle Tariffe e condizioni dei trasporti sulle strade ferrate, nonchè gli articoli 1123 e 1124 Cod. civile. Concluse quindi per l'accoglimento della sua originaria domanda, con la condanna dell'Amministrazione ferrovaria al chiesto rimborso di L. 1500 oltre accessori.

Ed il Tribunale di Arezzo, con sua sentenza 14 giugno-24 luglio 1919, rivocò quell'appellata del Pretore di Montevarchi, e sospeso il giudizio sul merito, mentre da un canto respinse l'istanza

di prova per testimoni proposta dall'attore, Bartalini, e si riserbò di provvedere sull'altra di lui istanza per interrogatorio; dall'altro canto ordinò alle Ferrovie di esibire in giudizio il foglio di scorta della spedizione a grande velocità del vagone di merce in contesa. Rinviò quindi la causa al primo giudice per l'ulteriore corso, riserbando ogni altro provvedimento anche in ordine alle spese.

E contro questa sentenza del Tribunale le Ferrovie hanno proposto ricorso a questa Suprema corte chiedendone l'annullamento.

IN DIRITTO:

Osserva il Supremo Collegio come nella specie la questione centrale che si presentava all'esame del Tribunale di Arezzo nel giudizio d'appello tra gli odierni contendenti che fu definito colla sentenza oggi denunziata, era, in pura tesi giuridica, di vedere se, quando una merce sia stata spedita per strada ferrata, a grande velocità pagandosi il prezzo di porto della relativa tariffa e sia stata regolarmente riconsegnata a destino entro il termine di resa stabilito pel tal genere di spedizioni, possa più tardi il mittente, o chi per lui avente diritto, come nella specie l'attore, oggi resistente Bartalini Adolfo, reclamare, jure, il rimborso della differenza di tariffa tra la grande e la piccola veocità, assumendo e chiedendo (come nella specie fece appunto il Bartalini) di essere ammesso a provare nei modi di legge che, in onta al contratto concluso ed in aperta violazione del medesimo, la Ferrovia abbia spedita e fatta viaggiare la merce con treni e mezzi non della grande, ma della piccola velocità.

E poichè, come già si è accennato nella narrativa che precede, il Tribunale di Arezzo, colla sua sentenza risolse la quistione in senso affermativo, perchè ritenne che nella specie, se l'attore Bartalini con gl'invocati mezzi di prova riuscisse a dimostrare che la Ferrovia, in onta al contratto concluso, avesse realmente fatto viaggiare a piccola anzichè a grande velocità la merce del Bartalini, ben competerebbe a costui il diritto al chiesto rimborso del prezzo differenziale pagato in più del dovuto; oggi la Ferrovia col suo ricorso invoca l'annullamento di quella sentenza per viola-

zione e falsa applicazione di legge perchè sostiene che una volta che il vagone di merce spedito al Bartalini, gli era stato (per come è pacifico in causa) riconsegnato a destino entro il termine stabilito dalla legge ferroviaria (le Tariffe) per le spedizioni a grande velocità, nessun rimborso era a lui dovuto; e che, di conseguenza, ogni indagine e prova invocata circa il modo come la merce avesse per avventura viaggiato, sia pure, in ipotesi, a piccola velocità, sarebbe stata del tutto irrilevante ed inutile. Donde la conseguenza ultima del ricorso, che il Tribunale, anzichè disporre la chiesta prova, avrebbe dovuto rigettare senza altro la proposta domanda del Bartalini.

Ciò posto, il Supremo Collegio avvisa che le doglianze mosse dalla Ferrovia ricorrente contro la sentenza siano ben fondate. E valga il vero.

Innanzi tutto, il Tribunale di Arezzo, partendo dalla definizione giuridica dell'azione spiegata nel caso dal Bartalini, ed andando su tal punto in avviso opposto a quello del primo giudice, esclude in modo assoluto ch'essa fosse un'azione fondata sull'articolo 139 delle Tariffe, per possibile indennizzo a causa di ritardo nella riconsegna della merce; quale azione avrebbe dovuto se mai a termini del detto articolo, mirare al solo rimborso di parte del prezzo di trasporto proporzionato alla durata del ritardo stesso; e spiega il Tribunale il motivo di tal esclusione dichiarando che nella specie nè il Bartalini chiese in giudizio un tale rimborso; nè vi fu ritardo alcuno alla riconsegna della merce, perchè questa gli giunse regolarmente entro il termine di resa stabilito per i trasporti a grande velocità.

Invece secondo l'impugnata sentenza, l'azione promossa dal Bartalini, *è azione di restituzione d'indebito* pagato, fondata, come il Tribunale s'esprime « sul principio dell'indebito arricchimento »: quell'azione, al dire dei giudici del merito, « non concerne punto il termine di resa della merce spedita », o meglio « il termine dell'esecuzione » del contratto di trasporto, ma una cosa ben diversa, cioè « *il modo di esecuzione* » del contratto stesso: quale modo, avente attenenza non al termine, ma alle condizioni, o patti della spedizione, secondo l'assunto dedotto a prova dal Bartalini, nella specie non sarebbe stato rispettato dall'Amministrazione ferroviaria in quanto che mentre colla nota di spedi-

zione egli aveva pattuito « come determinato modo di esecuzione del trasporto » quella della grande velocità ai sensi del combinato disposto degli articoli 4 e 57 delle Tariffe in relazione anche all'art. 390 n. 6 Cod. di comm., e per tal modo di spedizione aveva egli pagato la relativa tariffa più elevata; la Ferrovia, con manifesta inadempienza contrattuale, violando la legge del contratto, che avrebbe spedito la merce in modo diverso, cioè a piccola velocità « venendo così ad arricchirsi indebitamente col danno altrui ». Donde, secondo il Tribunale, il diritto del Bartalini (semprechè riuscisse a provare il suo assunto) al domandato rimborso dell'indebito pagato consistente nella succennata differenza di prezzo tra le due tariffe a grande ed a piccola velocità.

Questo, in sostanza, è il ragionamento della sentenza oggi denunziata: e se tale è, ben a ragione il ricorso denunzia come violate le disposizioni di legge che in essa s'invocano insieme alle altre indicate nel ricorso medesimo.

Infatti, egli è certo che, come sostiene lo stesso Tribunale di Arezzo, rispetto al « modo di esecuzione » del contratto di trasporto, tutti i trasporti per strada ferrata si distinguono in due specie, a grande, cioè, ed a piccola velocità; com'è certo del pari che, secondo il testuale disposto dell'art. 92 delle Tariffe, chi spedisce per strada ferrata una merce prescegliendo alcuno di tali modi di trasporto, deve presentare all'Amministrazione ferroviaria il documento di trasporto contenente l'analoga richiesta in inscritto, fatta sopra determinati modelli a stampa, la quale richiesta per la grande velocità prende nome di *nota di spedizione*, e per la piccola il nome di *lettera di porto*.

Ora come rettamente rileva la Ferrovia ricorrente se si guarda allo scopo, al fine che ha ogni mittente nello spedire per strada ferrata una merce, fine ch'è quello di far pervenire la merce stessa al suo destino in un tempo prefisso e certo, più o meno breve secondo l'urgenza che più o meno lo stringe; la differenza che distingue i due suaccennati modi di spedizione (per come del resto rivelano chiaramente le stesse espressioni: *grande* velocità - *piccola* velocità), non altro è, che « la velocità diversa, cioè il diverso *termine* di resa entro il quale la spedizione deve arrivare a destino »: quale termine, come intuitivamente comprendesi, è più breve nel trasporto a grande velocità e più lungo in quello

a piccola, colla conseguente differenza nella relativa tassa di porto, la quale è naturalmente più alta nel trasporto a grande, e più bassa in quello a piccola velocità.

Per vedere adunque se in una data spedizione qualsiasi, vuoi a grande che a piccola velocità, la Ferrovia abbia e non abbia adempito al contratto di trasporto secondo la richiesta fattale dal mittente, e se nel caso d'inadempienza debba ella rispondere dei relativi danni; ed in quale misura debba risponderne; è evidente che non altro esame debba farsi dal magistrato, che quello di vedere: se essa Ferrovia rese o non rese la merce a destino entro il termine rispettivamente stabilito all'uopo per ciascun *modo* di trasporto, cioè nel *termine* prefisso dall'art. 88, Tariffe, per i trasporti a grande e nel *termine* prefisso dall'art. 70, per trasporti a piccola velocità.

Quindi se la Ferrovia non rispettò il termine di resa perchè non riconsegnò la merce a destino entro quel termine come sopra legislativamente prefissole, esso è senz'altro inadempiente al contratto a causa della mora, del ritardo ingiusto nell'esecuzione del suo obbligo alla riconsegna in quel dato termine: per la qual cosa, giusto il principio generale di diritto comune sancito dall'art. 1218 Cod. civile, che trova in parte applicazione anche nei contratti di trasporto per strada ferrata, deve ella rispondere dei relativi danni verso l'avente diritto (mittente o destinatario). Se nonchè in questa materia di *jure speciale* ferroviario i danni non sono più dovuti nella misura indeterminata, illiquida, dell'*idquod interest*, cioè *del dannum emergens* e *del lucrum cessantem* (*quantum mihi abeste quantum lucrar potui*) secondo le regole generali degli articoli 1227, 1228 e 1229 del detto Codice; ma per la specialità del caso non essi dovuti invece in una misura determinata e precisa che, per il pubblico bene, nell'interesse del commercio e di tutti, il legislatore ferroviario sapientemente derogato alle predette regole generali, ebbe cura di liquidare e stabilire egli stesso preventivamente, restringendoli al solo rimborso alla rispettiva tassa di porto entro i limiti urtabili: *a*) per i trasporti a tariffa speciale, dall'art. 7 delle condizioni generali per la applicazione delle Tariffe speciali; *b*) e dall'art. 139 sopra ricordato per i trasporti effettuati a Tariffa generale, come fu quello che nella specie venne richiesto dall'odierno resistente Bartalini

Per converso poi, se in un caso qualsiasi la Ferrovia rispettò come d'obbligo il termine di resa stabilito dalla legge per il modo di trasporto prescelto e richiesto dal mittente, come ad esempio, per il trasporto a grande velocità, quale fu quello prescelto nella specie dall'odierno resistente Bartalini; ognun vede di leggieri, come del tutto irrilevante ed inutile sarebbe in tal caso ogni altra indagine o prova che si volesse fare dal mittente stesso, o chi per lui, circa i mezzi adoperati dal vettore per l'esecuzione del trasporto, così, verbigrazia, per dimostrare (come appunto nella specie chiese di fare il Bartalini) che la Ferrovia fossesi resa inadempiente per avere fatto viaggiare la merce con i treni addetti ai trasporti a piccola velocità, anzichè con quelli *omnibus*, *misti* o *speciali*, indicati per i trasporti a grande velocità; e sarebbe irrilevante ed inutile tale indagine e tale prova per la ragione chiara ed evidente che, anche ammessa come pienamente provata la dedotta inadempienza contrattuale da parte dell'Amministrazione ferroviaria, nessuna azione d'indennizzo è per essa largita dalle Tariffe, in quanto che, come è noto, queste concedono l'indennizzo oltrechè per l'avaria e per la perdita totale o parziale delle cose trasportate, anche per i ritardi alla riconsegna delle medesime, dopo trascorso il termine di resa giusta l'art. 139 sopra citato nei trasporti a Tariffa generale, ma non accordano poi nessun indennizzo per inadempienza dipendente soltanto dall'avere la Ferrovia fatto viaggiare la merce in un modo diverso da quello pattuito in contratto; e ciò perchè da tale fatto nessun danno reale ed effettivo può derivare allo speditore semprechè la merce gli viene riconsegnata entro il preciso termine di resa proprio nel modo di trasporto richiesto e convenuto.

Nè qui varrebbe obbiettare, come fa la denunciata sentenza, che nel caso in ipotesi — identico a quello su cui pronunziò nella specie la stessa sentenza — l'azione d'indennizzo trova il suo fondamento nel principio generale di diritto, che, condannando l'illecito arricchimento altrui impone: *neminem cum alterius detrimento et injuria fieri locupletares* (L. 206 Dig. De reg. jur). Non varrebbe, ripetesi, obbiettare ciò per due ragioni salienti e decisive: in primo luogo, perchè nel caso in ipotesi mancherebbe, come si è detto, ogni danno effettivo da parte del mittente, venendo così meno la base del supposto arricchimento illecito della

ferrovia e in secondo luogo perchè, come pure si è detto, le tariffe ferroviarie non concedono azione per indennizzo che nei soli casi tassativi di sopra indicati, ed esse nella materia, che disciplinano, dei trasporti per strada ferrata, costituiscono un vero *jus* speciale, che non ammette alcuna interpretazione estensiva analogica (art. 4, titolo preliminare al Cod. civ.) e deroga alle regole e principi generali di diritto comune, giusta il noto precetto papiniano: *In toto jure generi per speciem derogatur et illud potentissimi habetur quod ad speciem directum est* (L. 80 dig. reg. jur).

Osserva, poi, come l'errore cardinale della sentenza denunziata si fonda sul presupposto dianzi accennato, che, stante la ritenuta distinzione tra *modo e termine* di esecuzione dei trasporti, la ferrovia dovesse sempre rispondere verso il mittente per l'inadempienza relativa così all'uno che all'altro; il che non è vero affatto per tutto quanto si è in proposito ragionato di sopra. Nè reggono gli argomenti che a sostegno della errata sua tesi il Tribunale ha creduto di desumere dagli articoli 390, n. 6 cod. comm. 4 e 57 delle tariffe; quali articoli sono stati tutti, in fondo, male interpretati ed applicati nella specie in esame.

Infatti secondo la sentenza l'art. 390 cod. di comm. « prevede « tanto il tempo (termine) entro cui il trasporto deve essere ese- « guito, quanto se esso debba essere fatto a grande o a piccola « velocità, chiarendo *così che il modo ed il termine sono due cose* « *ben diverse* ». Ma non vi è chi non vegga come questa interpretazione vada assai, assai lungi dal vero perchè l'articolo in parola non chiarisce affatto la differenza affermata dal Tribunale di Arezzo.

Esso testualmente dispone:

« La lettera di vettura . . . . deve indicare (omissis); 6° il *tempo* entro il quale deve essere eseguito il trasporto, ovvero trattandosi di trasporto per strada ferrata, se debba essere fatto a grande, o a piccola velocità ». Come si vede, adunque, dalla semplice lettura questo articolo prevede semplicemente due specie di trasporti: quelli ordinari, per strada non ferrata, e quelli speciali o straordinari per strada ferrata; e mentre riguardo ai primi,, stante la nota mancanza di tariffe e norme che le disciplinino, dispone che la lettera di vettura debba indicare il tempo entro il quale il

trasporto debba essere compiuto, riguardo poi ai secondi, tace affatto sul tempo della esecuzione dei trasporti e dice solo che la lettera di vettura debba indicare il modo della detta esecuzione, e cioè se il trasporto debba essere effettuato a grande o a piccola velocità, perchè tale indicazione solo basta per determinare tosto anche il tempo della esecuzione, sulla base dei rispettivi termini di resa, fissati dalle tariffe ferroviarie per i trasporti così a grande come a piccola velocità.

Ed egualmente errati, sono gli altri argomenti che la stessa sentenza a sostegno della sua tesi desume dagli articoli 4 e 57 delle tariffe. Infatti l'art. 4 così testualmente dispone: « Il trasporto delle cose, ossia delle merci, dei veicoli, del bestiame, ha luogo nei modi e sotto la osservanza *dei termini di resa* rispettivamente stabiliti ». Quali siano poi gli accennati *modi* (o forme) di trasporto (a grande, cioè, ed a piccola velocità) e con quali convogli, orari ed altre particolarità debbono essere rispettivamente eseguiti, è detto nell'art. 57 per quanto concerne i trasporti a grande velocità, e negli art. 62 e segg. per quanto concerne i trasporti a piccola, mentre, d'altro canto, l'art. 58 fissa i termini di resa per la prima specie di trasporti, e l'art. 70 gli altri termini di resa per i trasporti a piccola velocità. Ora, dalla superficiale lettura dei predetti articoli parrebbe a prima vista, che, come si è detto e ritenne il Tribunale di Arezzo, il modo di trasporto a g. v. dovesse sostanzialmente per sè stesso (indipendentemente cioè dalla differenza a parte, che nessuno nega, circa il diverso termine di resa) differire d'altro modo di trasporto, a p. v. e che (ciò che più monta) la Ferrovie dovesse rispondere sempre verso il mittente, o chi per lui, non solo per inadempienza relativa al termine di resa, ma eziandio per inadempienza relativa al modo del trasporto eseguito. Ma, in realtà ed in fondo, è questa un'apparenza del tutto fallace ed ingannevole, che racchiude un gravissimo errore giuridico reso evidente da tutte le considerazioni giuridiche di sopra svolte, perchè (riassumendo e concudendo, ripetesi) sotto il profilo della responsabilità del vettore ferroviario per inadempimento contrattuale, tra i due suindicati modi di trasporto non esiste giuridicamente altra differenza pratica e concreta che quella derivante dal diverso termine di resa per essi rispettivamente stabilito, e la Ferrovia è chiamata dal legislatore a rispondere (negli stretti li-

miti sanciti dall'art. 139, Tariffe, per i trasporti, come quello in specie, a tariffa generale) soltanto per inadempienza relativa al termine di resa delle cose trasportate, ma giammai per inadempienza al solo modo di trasporto, rispetto alla quale ultima inadempienza (lo si ripete ancora una volta) manca nelle Tariffe *jus speciale* della materia — una speciale apposita sanzione di responsabilità.

Osserva che, per i rilevati errori giuridici in cui è incorsa la denunziata sentenza, dev'essa andar posta senz'altro nel nulla colle rispettive conseguenze di legge.

Anno XIII – N. 29 15 Luglio 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2703) – 1920 – Roma — Stab. Poligr. Amm. Guerra.

REGIO DECRETO 29 *aprile* 1920, *n.* 936, *che approva il regolamento per il funzionamento dell'Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Spezia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 12 giugno 1919 n. 963, che istituisce un Ente autonomo con la denominazione di Ente portuale di Spezia, per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto;

Visto il decreto Reale 21 marzo 1920, n. 304;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per i lavori pubblici, per il tesoro e per l'industria, commercio e lavoro e per gli approvvigionamenti e consumi alimentari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'annesso regolamento vistato, d'ordine Nostro, dai ministri segretari di Stato proponenti, per il funzionamento dell'Ente autonomo istituito con decreto-legge Luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 963, per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Spezia.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 aprile 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE NAVA — LUZZATTI — FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 luglio 1920, n. 159.

REGOLAMENTO

DELL'ENTE AUTONOMO DELLA SPEZIA

CAPO I.

Costituzione dell'Ente.

Art. 1.

L'Ente portuale della Spezia istituito con decreto Luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 963, con sede alla Spezia, ha la durata di anni sessanta a decorrere dal 1° luglio 1919.

Art. 2.

L'amministrazione dell'Ente è affidata ad un Consiglio composto nei modi di cui all'art.3 del citato decreto Luogotenenziale.

Il mandato del presidente e dei consiglieri è personale e scade ogni quadriennio dalla data della prima adunanza del Consiglio, salvo diversa decorrenza stabilita pel presidente nel decreto di nomina.

Due mesi prima dello scadere del quadriennio il Consiglio promuove la riconferma e la nomina del presidente ed il presidente promuove dalle Amministrazioni interessate la designazione dei rispettivi rappresentanti.

Le dette Amministrazioni notificheranno i nomi dei rappresentanti al presidente dell'Ente almeno un mese prima della rinnovazione del Consiglio inviando copia dei relativi provvedimenti.

Art. 3.

La carica di componente il Consiglio di amministrazione è incompatibile con la condizione di:

a) attore o convenuto e loro patrocinatori in un giudizio in cui sia impegnato l'Ente;

b) arbitro o perito in un giudizio in cui sia impegnato l'Ente;

c) partecipante direttamente o indirettamente ad appalti, imprese o servizi di interesse dell'Ente;

d) stipendiato o salariato dell'Ente;

E' incapace di coprire detta carica chiunque si trovi in qualcuna delle condizioni previste dall'art. 25 del testo unico 4 febbraio 1915, n. 148, della legge comunale e provinciale.

Art. 4.

I consiglieri di amministrazione decadono dalla carica se mancano a quattro adunanze consecutive, a meno che l'assenza non sia giustificata da

gravi ragioni personali o di servizio, le quali non abbiano carattere tale da frustrare lo scopo della rappresentanza.

Nel caso di tale decadenza, come anche nei casi di cessazione straordinaria del mandato per rinuncia, per sopravvenuta incompatibilità o incapacità o per qualsiasi altra causa, l'Amministrazione interessata provvederà alla sostituzione del suo rappresentante entro un mese nei modi prescritti.

Il nuovo nominato rimane in carica per il restante periodo di tempo pel quale sarebbe rimasto il suo predecessore, salvo conferma.

Art. 5.

La decadenza e la cessazione del mandato di cui all'articolo precedente, sono pronunciate dal Consiglio di amministrazione, previa, però, contestazione all'interessato nei casi di assenza e di incompatibilità. La decisione ha carattere definitivo.

Art. 6.

Il Consiglio si riunisce in via ordinaria almeno ogni bimestre ed in via straordinaria dietro invito del presidente di sua iniziativa o quando tre almeno dei suoi componenti gliene presentino richiesta scritta.

Gli avvisi di convocazione sono inviati almeno otto giorni prima e sarà ad essi allegato l'ordine del giorno.

In casi di urgenza la convocazione può essere indetta telegraficamente almeno quarantotto ore prima, ferma restando la comunicazione sommaria della materia da trattare.

In nessun caso può essere trattata materia non contenuta nell'ordine del giorno, salvo che il Consiglio, al completo e con voto unanime, disponga diversamente.

Art. 7.

Per la validità delle sedute del Consiglio occorre che intervengano almeno sei dei suoi membri.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza di voti dei presenti e nelle votazioni, in caso di parità di voti, è decisivo quello del presidente.

Il segretario generale dell'Ente è segretario del Consiglio ed ha voto consultivo.

Egli però non può assistere alle discussioni su materia che lo interessi personalmente o quando il Consiglio lo ritenga opportuno.

Potranno essere consultati, facendoli intervenire in adunanza, funzionari dello Stato per questioni che interessino le loro mansioni.

Art. 8.

Il presidente e gli altri membri del Consiglio d'amministrazione si astengono dal prendere parte alle discussioni e deliberazioni su argomenti che

personalmente li interessino o che interessino congiunti od affini fino al 4° grado civile, purchè riguardino aziende o ditte con le quali essi abbiano rapporti di interessi o di affari.

Art. 9.

I processi verbali di ciascuna adunanza sono redatti dal segretario generale; in caso di suo impedimento o di assenza da un funzionario dell'Ente all'uopo autorizzato o dal consigliere meno anziano nel caso previsto nel penultimo comma dell'art. 7. Vengono letti e sottoposti all'approvazione del Consiglio nell'adunanza successiva od in caso di urgenza nella seduta medesima.

Debbono indicare gli argomenti e il numero dei voti relativi a ciascuna deliberazione.

Ogni consigliere ha diritto che nel verbale risulti il suo voto e i motivi del medesimo.

I verbali sono firmati dal presidente e dal segretario generale o da chi ne fa le veci.

Art. 10.

Il Consiglio di amministrazione potrà stabilire in favore dei suoi membri un emolumento in misura non superiore a L. 2000 annue da corrispondere sia sotto forma di medaglia di presenza per seduta, sia come indennità complessiva alla fine di ogni esercizio finanziario nella misura che verrà determinata dal Consiglio stesso.

Ai consiglieri residenti fuori della sede dell'Ente, per i viaggi eseguiti per prendere parte alle sedute del Consiglio saranno corrisposte, a carico delle Amministrazioni cui appartengono, le indennità di missione che le spettano in base ai propri regolamenti, oltre al rimborso delle spese di viaggio per coloro che dovessero pagarle.

Le spese di viaggio, di permanenza e di rappresentanza per viaggi o missioni eseguite da membri del Consiglio di amministrazione nell'interesse o in rappresentanza dell'Ente faranno carico all'Ente stesso.

Capo II.

Attribuzioni del Consiglio di amministrazione e del presidente.

Art. 11.

Il Consiglio di amministrazione è l'organo deliberativo dell'Ente; esso decide in qualsiasi materia di competenza dell'Ente stesso, salvo le attribuzioni riservate al presidente.

Art. 12.

Il presidente ha la legale rappresentanza dell'Ente. Egli:

a) sovraintente a tutto l'andamento dell'Ente;

b) convoca e presiede le adunanze;

c) dispone e vigila l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio;

d) mantiene la disciplina tra gli stipendiati e salariati avvalendosi dei poteri di cui ai successivi articoli;

e) può delegare ad altro membro del Consiglio la rappresentanza nella stipulazione dei contratti;

f) esercita in generale tutte le funzioni di carattere esecutivo spettanti all'Ente, oltre quelle deliberative che gli fossero assegnate dal Consiglio;

g) rende esecutori i ruoli annuali delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, le note dei canoni dipendenti da concessioni o da affitti e da altri proventi ed il riparto delle spese erogate per lavori tra gli Enti tenuti a contribuire a norma di legge;

h) propone al Consiglio la compilazione dei progetti dei lavori e l'ordine della loro esecuzione nonchè le norme generali alle quali dovranno essere informati i capitolati di oneri;

i) presiede alle gare di aggiudicazione e designa il membro delegato a sostituirlo in caso di impedimento o di assenza;

l) delibera sulle licenze di concessione nei limiti indicati nell'art. 46;

m) dispone l'istruttoria degli atti alla gestione diretta od alla concessione di aree, impianti meccanici, nonchè di servizi di competenza dell'Ente;

n) può prendere sotto la sua responsabilità e salvo sempre anche nei riguardi dei terzi la ratifica del Consiglio nella sua prima adunanza, le deliberazioni a questo spettanti quando l'urgenza sia tale da non permetterne la convocazione.

Art. 13.

Al presidente è dovuto un onorario annuo di L. 18,000 che sarà corrisposto a dodicesimi posticipati.

Art. 14.

Il vice presidente sostituisce il presidente nei casi di assenza o d'altro impedimento. Può inoltre esercitare le funzioni che il presidente ritenga di delegargli.

Art. 15.

Il Consiglio di amministrazione può affidare la direzione superiore dei lavori o consulenze tecniche, legali, finanziarie a persone di speciale ca-

pacità, fissando all'atto della nomina l'indennità annua da corrispondere.

Il Consiglio potrà richiedere alla R. Avvocatura erariale di rappresentarlo e difenderlo in tutti i giudizi attivi o passivi avanti le autorità giudiziarie, Collegi arbitrali e giurisdizioni speciali. Gli onorari, le competenze da corrispondere all'Avvocatura saranno liquidati a norma di legge.

CAPO III.

Uffici ed impiegati.

Art. 16.

I servizi di competenza dell'Ente sono disimpegnati da un ufficio di segretariato, da un ufficio tecnico pei lavori ed uno per l'esercizio portuale ed uno di ragioneria. Il Consiglio può riunire due o più uffici sotto la direzione di un unico titolare.

Art. 17.

Il segretariato generale è capo del personale. Egli dipende direttamente dal presidente ed è responsabile verso questi e verso il Consiglio dell'andamento dei servizi affidatigli e ne riceve gli atti pubblici, amministrativi, colle forme e modi stabiliti per l'Amministrazione comunale.

Art. 18.

Al servizio contabile è preposto un ragioniere il quale risponde personalmente della tenuta dei libri contabili ed in particolare del conto degli impegni, del copia mandati, dello scadenzario dei pagamenti ad epoca fissa, del registro degli atti impeditivi di pagamento, del registro delle entrate e degli inventari dei beni mobili ed immobili.

Spetta inoltre al ragioniere di preparare ogni anno, nei prescritti termini di tempo, il progetto di bilancio preventivo ed il conto consuntivo dell'azienda ed in genere di curare quei provvedimenti od atti necessari al regolare andamento ed al perfetto controllo della gestione contabile dell'Ente.

Art. 19.

Le nomine del personale sia di concetto che d'ordine son deliberate dal Consiglio in base ai ruoli organici regolarmente approvati ed alle vacanze di posti: il relativo decreto è firmato dal presidente e vistato dal segretario generale. Le assunzioni e il licenziamento del personale lavorante ed avventizio sono fatte dal presidente.

Al personale direttamente assunta il presidente può infliggere la censura o la sospensione dallo stipendio e dalle funzioni fino a cinque giorni, udite le discolpe dell'interessato.

Circa le maggiori pene disciplinari decide il Consiglio di amministrazione a norma degli speciali regolamenti di servizio.

Quando la gravità dei fatti lo richieda il presidente può altresì ordinare la sospensione dal grado e dallo stipendio a tempo indeterminato, anche prima di udire le deduzioni dell'impiegato, salvo le deliberazioni del Consiglio di amministrazione nella sua prima convocazione. Le deliberazioni del presidente e quella del Consiglio. nei limiti della rispettiva competenza, hanno carattere definitivo.

Art. 20.

Al personale direttamente assunto sono estese le disposizioni degli articoli 7 e 10 del testo unico 22 novembre 1908, n. 693.

Art. 21.

Il personale posto a disposizione dell'Ente da amministrazioni di Stato rimane soggetto alle norme disciplinari dell'Amministrazione cui appartiene.

Per le punizioni superiori alla censura, il presidente dovrà riferirne all'Amministrazione da cui l'impiegato dipende, per l'applicazione degli articoli 49 e 51 del testo unico sullo stato giuridico degli impiegati civili 22 novembre 1908, n. 693.

Il presidente potrà per altro esonerare detto personale dal servizio in attesa delle decisioni delle rispettive amministrazioni.

Le note caratteristiche sono fatte dai rispettivi capi di ufficio e per questi dal presidente.

Art. 22.

Le indennità per trasferte o traslochi ai funzionari dell'Ente saranno liquidate nella misura stabilita dallo Stato per propri impiegati.

Art. 23.

Le altre disposizioni regolanti lo stato giuridico, economico e disciplinare dei funzionari nonchè le norme per il funzionamento del Segretariato generale, degli uffici e dei servizi di ogni specie saranno determinate dal Consiglio di amministrazione nel regolamento interno.

Il Consiglio stesso annualmente approva il ruolo del personale in base all'organico da esso deliberato.

Capo IV.

Gestione finanziaria.

Art. 24.

L'anno finanziario comincia col 1° gennaio e termina col 31 dicembre.

Le operazioni per accertare entrate, per impegnare spese, per effettuare riscossioni od eseguire pagamenti in conto dell'esercizio si devono ultimare col 31 dicembre, nel quale giorno si chiudono tutti i conti relativi all'esercizio finanziario.

Art. 25.

Per il 31 ottobre di ciascun anno sarà compilato lo schema del bilancio preventivo per l'anno seguente da approvarsi dal Consiglio di amministrazione.

Esso sarà costituito dal bilancio economico e da quello finanziario.

Il bilancio economico comprende:

a) nella parte attiva, le rendite, i ricavi, le entrate reali e figurative, ed i profitti che si presume possano verificarsi nell'anno;

b) nella parte passiva le spese reali e figurative, gli oneri, i consumi e le perdite che si presume abbiano a verificarsi nello stesso periodo.

Il bilancio finanziario indica le entrate e le uscite da riscuotere o da pagare, reali o figurative, che si prevede di accertare nell'anno.

Art. 26.

Non oltre il 1° marzo di ogni anno dovrà essere compilato il conto consuntivo dell'esercizio precedente. Esso sarà corredato da una relazione sull'andamento generale della azienda compilata in base agli elementi approntati dai capi dei diversi uffici.

Nei quindici giorni dalla data di approvazione da parte del Consiglio di amministrazione — ed in ogni caso non più tardi del 31 marzo — copia del conto insieme con la relazione predetta sarà trasmessa ai Ministeri interessati.

Art. 27.

L'autorizzazione della spesa spetta esclusivamente al Consiglio di amministrazione od al presidente nei limiti dal Consiglio stesso determinati.

I capi uffici sono ordinatori secondari delle spese nei limiti dei fondi messi a loro disposizione.

Art. 28.

Tutti gli atti che importino impegno od ordinativo di spesa debbono essere firmati dal presidente e vistati dal segretario. Agli effetti contabili apporrà anche la sua firma il ragioniere capo: ove questi non creda per insufficiente documentazione o per qualsiasi altra causa di irregolarità di darvi corso, ne riferirà immediatamente al presidente che potrà disporre con ordine scritto l'esecuzione del provvedimento salvo a sottoporre la decisione al Consiglio di amministrazione nella successiva convocazione.

Rimane sotto la responsabilità del segretario generale l'inclusione di tale comunicazione nell'ordine del giorno.

Art. 29.

Per la riscossione del contributo dello Stato di cui all'art. 10 del decreto Luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 963, l'Ente rimetterà al Ministero dei lavori pubblici domanda di pagamento debitamente giustificata, appena sussistano le condizioni di esigibilità.

Art. 30.

Al termine di ciascun esercizio finanziario l'Ente rimette in doppia copia al Ministero dei lavori pubblici l'elenco delle somme dovute dagli Enti locali quale contributo alla spesa sostenuta per le opere di cui all'art. 2 del decreto Luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 963.

Detto elenco sarà corredato da copia dei documenti giustificativi e diventerà definitivo a norma e per gli effetti delle vigenti disposizioni di legge quando il Ministero lo avrà restituito vistato.

Art. 31.

A ciascuno degli Enti interessati viene data comunicazione di tale elenco definitivo perchè esegua il rimborso della spesa di sua spettanza entro i 90 giorni successivi a quello di comunicazione.

Alla fine di ogni anno finanziario l'Ente rimette ai prefetti l'indicazione presuntiva dell'ammontare del contributo degli Enti locali nella spesa da sostenersi nell'anno successivo per le opere di cui sopra.

Tale comunicazione non pregiudica il rimborso della maggiore spesa che fosse accertata all'atto della liquidazione.

Art. 32.

I proventi di concessioni od affitti di aree, fabbricati e locali, diritti di sosta, ecc. son corrisposti direttamente all'Ente dalla data in cui esso ne avrà ricevuta la consegna e assunta la gestione. Fino a quando l'Ente non potrà provvedere direttamente a mezzo dei suoi uffici alla riscossione dei

proventi per concessioni, affitti di aree, fabbricati e locali, diritti di sosta, ecc. l'Amministrazione governativa continuerà a percepirli e li rimborserà a richiesta dell'Ente con decorrenza dal 1° luglio 1919.

Art. 33.

Le modalità di riscossione delle tasse e sovratasse affidate all'Amministrazione doganale, pel versamento all'ufficio di cassa dell'Ente e delle operazioni di verifica saranno stabilite d'accordo tra il Ministero delle finanze e l'Ente medesimo.

Art. 34.

La gestione dei meccanismi attualmente esistenti nel porto e i fondi a disposizione di essa saranno trasferiti all'Ente dal 31 dicembre 1919 salvaguardando i diritti acquisiti del personale addettovi nominato dalla Camera di commercio.

Art. 35.

Le spese di riparazione dei danni arrecati dai privati ad opere, impianti, ecc. concesse all'Ente, saranno a questo rimborsate sui depositi che la Capitaneria di porto avrà fatto eseguire dai responsabili nella Cassa dell'Ente, a norma dell'art. 177 del Codice per la marina mercantile e 864 del relativo regolamento.

A tal fine, constatato il danno, la Capitaneria inviterà l'Ente a determinare senza indugio l'entità del deposito per gli ulteriori provvedimenti.

Compiuta la riparazione, la spesa relativa verrà liquidata e comunicata alla Capitaneria di porto che curerà la restituzione al depositante delle eventuali eccedenze di deposito.

Art. 36.

Tutti coloro che hanno maneggio di denaro e che sono incaricati del deposito ed hanno in conseguenza valori e materiali dell'Ente devono prestare congrua cauzione, il cui ammontare sarà determinato dal Consiglio.

Capo V.

Contratti e lavori.

Art. 37.

Nei modi e con le forme stabilite dal Consiglio di amministrazione con deliberazione motivata, si provvede a tutte le contrattazioni ed ai lavori riguardanti i servizi di competenza dell'Ente.

Art. 38.

Per l'esecuzione dei lavori e per le spese in economia l'Ente può emettere mandati di anticipazione ai propri funzionari fino a lire 10,000 e di apertura di credito fino a lire 10,000.

Non potrà essere emesso un nuovo mandato per lo stesso soggetto se non sia stato presentato il rendiconto giustificativo di almeno due terzi di quello precedente.

I mandati sono firmati dal presidente e dal segretario generale e portano il visto del ragioniere capo.

Art. 39.

I funzionari che, a termini dell'articolo precedente, ricevono anticipazioni potranno essere esonerati dal prestar cauzione.

Coloro a favore dei quali sono autorizzate anticipazioni ed aperture di credito debbono presentare il relativo rendiconto appena erogati totalmente i fondi e comunque non oltre al fine di ciascun trimestre.

Entro il 15 gennaio di ciascun anno debbono essere presentati i rendiconti dell'ultimo trimestre del decorso esercizio e le eventuali richieste di rinnovazione di mandati che sono scaduti con la chiusura dell'esercizio finanziario.

Entro lo stesso termine devono essere riversate alla Cassa dell'Ente le somme anticipate e non spese.

Art. 40.

I mandati per pagamenti diretti per lavori e forniture sono emessi in base ai certificati e agli stati di avanzamento da rilasciarsi dall'ufficio tecnico.

Art. 41.

Sulla richiesta dell'Ente, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede alla compilazione dei progetti di massima e di quelli esecutivi occorrenti per le opere e provviste che riguardino servizi ferroviari.

Fra questi lavori potranno essere compresi quelli necessari per il passaggio diretto delle merci dal vettore ferroviario al vettore marittimo e viceversa e per il funzionamento dei servizi cumulativi ferroviari e marittimi.

I progetti che riguardano modificazioni agli impianti esistenti potranno essere studiati anche per iniziativa dell'Amministrazione predetta.

I progetti saranno presentati all'Ente e saranno sottoposti ai procedimenti stabiliti per gli altri progetti.

Art. 42.

Possono essere eseguiti in economia quei lavori che per la loro natura o per l'urgenza non consentano l'indugio dell'appalto in conformità alle disposizioni per l'esecuzione dei lavori per conto dello Stato.

In caso di urgenza potrà il Consiglio autorizzarne l'esecuzione entro il limite di lire 100,000 in pendenza della presentazione del progetto.

In casi di somma urgenza per stabilire il servizio su linee interrotte e garantire la continuità o sicurezza dell'esercizio gravemente minacciato potranno i lavori essere eseguiti immediatamente previa compilazione di un verbale di constatazione da approvarsi dal presidente. Questi curerà la ratifica del provvedimento nella prima adunanza del Consiglio.

CAPO VI.

Gestione del porto.

Art. 43.

Le aree di cui venne concessa la gestione all'Ente con l'articolo 2, n. 2 del decreto Luogotenenziale 12 giugno, n. 963, sono distinti in tre categorie:

a) aree occorrenti per le ordinarie operazioni commerciali e delle quali è consentita l'occupazione solo nel tempo occorrente pel disbrigo delle operazioni medesime;

b) aree concesse per più lungo tempo, o per altri usi, i quali non compromettano menomamente la revocabilità della concessione *ad nutum* con lo sgombero immediato e la rimessa nel pristino stato delle aree medesime;

c) aree concesse per usi che implichino la costruzione di opere stabili o permanenti alterazioni delle aree medesime.

La distribuzione delle aree fra le tre categorie sarà fatta dal presidente su deliberazione del Consiglio di amministrazione di intesa con la Capitaneria di porto.

Art. 44.

L'occupazione delle aree di cui alla lettera *a*) sarà regolata dalle norme e tariffe che verranno determinate in apposito regolamento che l'Ente sottoporrà all'approvazione del Ministero competente per gli effetti dell'art. 41 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

Art. 45.

Le concessioni delle aree di cui alla lettera *b*) dell'articolo 43 saranno fatte per licenze trimestrali, semestrali ed annuali od anche per più lungo periodo se riguardano i cantieri o le altre industrie navali contemplate dal

capo I, titolo 3°, del regolamento 20 novembre 1879 per l'abbligazione del Codice per la marina mercantile.

Le licenze delle quali non sia stata chiesta la rinnovazione un mese prima della loro scadenza s'intendono decadute.

Art. 46.

Le licenze trimestrali e semestrali sono concesse dal presidente dietro domanda degli interessati, ma dovranno essere presentate al Consiglio di amministrazione per la ratifica nella prima adunanza successiva al rilascio della licenza stessa.

In nessun caso potranno essere prorogate se la ratifica stessa non abbia avuto luogo.

Art. 47.

Le licenze annuali o di durata superiore devono essere previamente autorizzate dal Consiglio di amministrazione; questa autorizzazione, salva decisione in contrario, implicherà anche quella di eventuali proroghe.

Art. 48.

Qualora più domande di concessioni per gli scopi di cui alle lettere *a*) e *b*) dell'art. 43 fossero fatte per occupare lo stesso luogo la preferenza sarà normalmente determinata dalla priorità dell'effettiva presentazione quale sarà accertata dal registro dell'ufficio dell'Ente incaricato di ricevere le domande stesse.

Il Consiglio di amministrazione su proposta del presidente avrà però facoltà di derogare a questa norma, sia aprendo una gara per l'aggiudicazione della concessione, sia dando la preferenza con provvedimento motivato alla domanda rispondente ad un fine che giudichi di maggiore interesse pubblico o dell'Ente qualora siano diversi i fini per i quali l'area è richiesta.

Art. 49.

I canoni per le licenze trimestrali e semestrali son fissate dal presidente, gli altri dal Consiglio di amministrazione.

Nei contratti implicanti l'obbligo di costruire opere la cui proprietà debba essere lasciata all'Ente senza compenso, potrà essere stabilito nella misura fissa di lire una il canone da pagarsi a titolo di semplice riconoscimento dei diritti dell'Ente, salvo gli altri oneri inerenti al contratto.

Art. 50.

Le concessioni fatte per licenza sono sempre subordinate alla condizione che l'Ente potrà in qualunque tempo e per qualunque causa risolverle

e fare sgombrare il suolo con semplice intimazione scritta; nel caso di risoluzione il concessionario non potrà pretendere indennizzo o compenso alcuno, ma soltanto la restituzione della metà del canone pagato, purchè abbia usufruito dell'area per un tempo inferiore alla metà di quello indicato nella licenza.

Art. 51.

Quando per lo scopo della concessione o per opere di cui occorre autorizzare l'esecuzione venga esclusa la materiale possibilità di poter ottenere in qualunque momento lo sgombero e la rimessa in pristino dell'area, la concessione dovrà farsi mediante contratto.

I contratti non avranno effetto esecutivo finchè non siano approvati con decreto Ministeriale o Reale secondo che sia prescritto dalle disposizioni vigenti.

Anche le concessioni fatte per contratto saranno sempre subordinate alla revoca per qualsiasi ragione pubblica utilità o di interesse dell'Ente, ma la revoca potrà essere subordinata al pagamento di un'indennità proporzionata al costo previamente accertato delle opere ed al tempo mancante al termine della concessione.

Tale indennità sarà esclusivamente determinata dal Consiglio di amministrazione. Nei contratti stessi sarà stabilito un congruo termine entro il quale il concessionario dovrà assumersi l'obbligo di mantenere completamente l'area occupata.

Qualora invece convenisse all'Ente la conservazione delle opere medesime sarà imposto al concessionario l'obbligo di mantenerle e di consegnarle all'Ente in perfetto stato alla scadenza senza indennizzo o compenso alcuno.

Art. 52.

Nel caso di concorrenza fra più domande di concessioni contrattuali sarà preferita ad esclusivo giudizio del Consiglio con deliberazione motivata quella che si proponga scopi di maggiore interesse pubblico o dell'Ente e se lo scopo sia identico quella che presenta maggiori garanzie finanziarie e tecniche.

Sono concorrenti le domande di concessioni che riflettano la occupazione della stessa area o che comunque siano tra loro tecnicamente incompatibili.

Sarà però in facoltà del Consiglio l'aggiudicare la concessione in seguito a pubblica gara o a licitazione privata per il miglioramento del canone od anche in seguito a concorso dei progetti tecnici.

Art. 53.

Sulle domande di concessioni l'Ente sentirà il parere della capitaneria di porto per quanto esse possano riferirsi ai bisogni della navigazione ed alla polizia portuale.

Art. 54.

Un elenco di tutte le concessioni fatte per licenza e per contratto dovrà essere trasmesso al Ministero competente alla fine di ciascun semestre.

Art. 55.

Per tutto quanto non risulti altrimenti stabilito dal decreto Luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 963 o dal presente regolamento l'Ente si atterrà nelle concessioni alle norme contenute nel titolo terzo del regolamento per la marina mercantile alle altre disposizioni legislative e regolamentari vigenti.

Art. 56.

A garanzia di qualsiasi concessione il concessionario deve depositare presso l'Ente una cauzione sufficiente a garantire il pagamento dei canoni e l'osservanza di tutti gli obblighi assunti.

Art. 57.

L'esercizio delle gru e degli altri meccanismi per l'imbarco, sbarco e trasbordo, immagazzinaggio delle merci, nonchè dei capannoni di deposito, magazzini generali, punti franchi, spazi coperti e scoperti, ecc. e di ogni altro arredamento portuale, costruiti anche a cura dello Stato e gestiti dall'Ente, potrà essere da questo anche dato in concessione a privati.

L'esercizio di essi, tanto eseguito direttamente che fatto in concessione, deve essere disciplinato da speciali regolamenti e tariffe, approvati con decreto del Ministero competente.

CAPO VII.

Disposizioni transitorie.

Fino a che il nuovo regolamento di cui all'art. 44 non sarà approvato per il deposito delle merci sulle aree demaniali dei porti verrà disposto dalla presidenza dell'Ente portuale di intesa con la Capitaneria di porto e la locale Camera di commercio.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re,
come da decreto in data 29 aprile 1920:

Il ministro del tesoro: LUZZATTI.
Il ministro dei lavori pubblici: DE NAVA.
Il ministro per l'industria, commercio e lavoro e per gli approvvigionamenti alimentari: FERRARIS.

REGIO DECRETO 3 *giugno* 1920, *n.* 938, *relativo al trasferimento all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato della gestione devoluta al Commissariato generale dei combustibili nazionali per la fornitura dei carri ferroviari e relativi materiali* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col Nostro decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento delle ferrovie dello Stato;

Visto il decreto Luogotenenziale 1 dicembre 1918, n. 2069, concernente la fornitura di carri ferroviari per conto del Commissariato generale dei combustibili nazionali;

Visto il Nostro decreto 21 marzo 1920, n. 304, con cui è stato soppresso il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per i lavori pubblici, per l'industria, il commercio e il lavoro e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La gestione devoluta al Commissariato generale dei combustibili nazionali per la fornitura dei carri ferroviari e relativi materiali, commessi in base al decreto Luogotenenziale 12 dicembre 1918, n. 2069, è trasferita, con le relative facoltà e attribuzioni all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale vi provvederà con le norme amministrative e contabili per essa vigenti in materia di contratti e forniture.

Per il pagamento degli importi tuttora dovuti per la suddetta fornitura il Ministero del tesoro verserà all'Amministrazione delle ferrovie, sul capitolo 292 del proprio stato di previsione della spesa

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 luglio 1920, n. 159.

per l'esercizio 1919-920, le somme che da essa verranno richieste anche sotto forma di anticipazione. Con decreto del Ministero del tesoro saranno apportate sul bilancio dell'entrata e della spesa delle ferrovie dello Stato le variazioni dipendenti dal presente decreto.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 giugno 1920

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — PEANO — ABBIATE — SCHANZER

Visto, *Il guardasigilli*: FALCIONI

Ordine di servizio N. 78.

Apertura all'esercizio del tronco Roma-Carano della linea direttissima Roma-Napoli e della linea di raccordo fra la direttissima Roma-Napoli e la linea Albano-Nettuno fra le rispettive stazioni di Carano e Carroceto.

Col giorno 16 luglio 1920 verranno aperti al pubblico servizio e saranno esercitati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato il tronco di ferrovia Roma-Carano della linea direttissima Roma-Napoli e la linea di raccordo fra la direttissima stessa e quella di Albano-Nettuno fra le rispettive stazioni di Carano e Carroceto.

I. — Termini della linea.

Tronco Roma-Carano. — Il nuovo tronco di ferrovia, a scartamento normale ed attualmente a semplice binario, si distacca mediante bivio dalla linea Roma-Segni all'uscita dalla stazione di Roma Termini presso il sottovia Prenestina alla progressiva 1 + 799 a partire dall'estremo binario di tettoia della stazione ed ha il suo termine all'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Carano progressiva 33 + 500 con una lunghezza di km. 31 + 701.

Linea di raccordo Carano-Carroceto. — Ha la sua origine dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Carano ed il suo termine allo scambio d'innesto sulla linea Albano-Nettuno alla progressiva 37 + 723 da Roma con una lunghezza di km. 4 + 223.

La lunghezza dei due tronchi dall'origine progressiva 1 + 799 alla punta dello scambio d'innesto sulla linea Albano-Nettuno è di km. 35 + 924 e la lunghezza totale dall'estremo binario di tettoia della stazione di Roma Termini è di km. 37 + 723.

II. — Descrizione della linea.

All'uscita della stazione di Termini il tronco Roma-Carano si innesta mediante bivio alla linea Roma-Segni e devia a sinistra

per mantenersi in sede propria, parallela ed a contatto con la linea stessa fino alla progressiva 1 + 417.

Dopo il bivio Mandrione il nuovo tronco devia gradatamente a destra fino ad occupare la sede della Roma-Segni tra le progressive 5+279 e 6 + 156; alla progressiva 6 + 156 abbandona la sede della Roma-Segni per sovrapassarla alla progressiva 6 + 380. Prosegue con curve di grande raggio sino ad attraversare la linea Roma-Albano alla progressiva 8+353, e raggiunge poi la stazione di Torricola il cui fabbricato viaggiatori trovasi alla progressiva 12+195.

Dalla stazione di Torricola, dopo attraversati i fossi Fioranello e del Divino Amore, intersecata la strada Ardeatina sorpassandola con un sottovia ed attraversato il vallone di Paglian Casale, arriva alla stazione di Santa Palomba, situata alla progressiva 23 + 950.

Da questa stazione a quella di Carano il nuovo tronco si svolge in mezzo alla campagna su terreno ondulato.

Il tronco Roma-Carano ha curve con raggio minimo di 500 metri ed un profilo con ascese e discese della pendenza massima del 10,30 per mille.

I piazzali delle stazioni sono in orizzontale.

Sul tronco Roma-Carano esistono 4 gallerie artificiali, 2 delle quali a prolungamento delle esistenti per soprapassare le linee di raccordo Bivio Tuscolana-Tuscolana e Portonaccio-Bivio Mandrione, la terza alla progressiva 6 + 380 per soprapassare la Roma-Segni e l'altra fra le progressive 10 + 948 e 11 + 001 costruita per sottopassare la via Appia Antica.

Vi sono inoltre 29 case cantoniere doppie, per ricovero del personale in servizio di sorveglianza e di manutenzione.

Linea di raccordo Carano-Carroceto. — Dalla sua origine, asse fabbricato viaggiatori stazione di Carano, segue il tracciato della linea Albano-Nettuno che le corre a sinistra più in basso ed a breve distanza, finchè giunta alla progressiva 37+723 si innesta nella linea anzidetta.

La linea di raccordo Carano-Carroceto contiene curve con raggio minimo di 300 metri ed è tutta in discesa con la pendenza massima del 14 per mille.

III. — Descrizione delle stazioni.

Il nuovo tronco Roma-Carano comprende le stazioni di Torricola, Santa Palomba e Carano.

Roma Termini. — Stazione di origine, dalla quale si inizia il servizio a semplice binario. Le partenze per Nettuno sono comandate da un semaforo ad un'ala posto al km. 0 + 490, manovrato dalla cabina A, previo consenso della cabina B.

La stazione di Roma Termini è protetta verso Bivio Mandrione da un semaforo di 1ª categoria posto al km. 1 + 942 alla distanza di metri 100 dalla punta del deviatoio estremo del Bivio, preceduto a metri 700 da un semaforo di avviso.

Bivio Mandrione. — E' collegato alla nuova linea con uno scambio provvisorio protetto verso Roma da un semaforo di 2ª categoria posto al km. 3 + 410 alla distanza di metri 600 dalla punta del deviatoio medesimo e verso Torricola da un semaforo di 2ª categoria posto al km. 4 + 610 alla distanza di metri 600 dalla punta del ripetuto deviatoio.

Torricola. — Stazione con:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva km. 12 + 195, a destra;

— binari di corsa: 2 compresi fra le progressive km. 11 + 816 e 12 + 443 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, della lunghezza utile di metri 550;

— segnali di protezione: verso Roma semaforo di 1ª categoria posto al km. 11 + 620 alla distanza di metri 200 dalla punta del deviatoio estremo, preceduto a metri 757 da un semaforo di avviso; verso Santa Palomba semaforo di 1ª categoria posto al km. 12 + 645, alla distanza di metri 200 dalla punta del deviatoio estremo e preceduto a metri 910 da segnale di avviso;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5586 con la chiamata T L.

Santa Palomba. — Stazione con:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva km. 23 + 950, a sinistra;

— binari di corsa: 2 compresi fra le progressive km. 23 + 700 e 24 + 325 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, della lunghezza utile di metri 530;

— segnali di protezione: verso Torricola semaforo di 2ª categoria situato al km. 23 + 000, alla distanza di metri 700 dalla punta del deviatoio estremo; verso Carano semaforo di 2ª categoria posto al km. 25 + 075, alla distanza di metri 750 dalla punta del deviatoio estremo;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5586 con la chiamata S P.

Carano. — Stazione terminale del tronco con:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva km. 33 + 500, a sinistra;

— binari di corsa: 2 compresi fra le progressive km. 33 + 218 e 33 + 793 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, della lunghezza utile di metri 480;

— segnali di protezione verso Santa Palomba semaforo di 1ª categoria situato al km. 33 + 098, alla distanza di metri 150 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e preceduto a metri 600 da un semaforo d'avviso; verso il Bivio Carroceto semaforo di 1ª categoria posto al km. 34 + 153, alla distanza di metri 360 dalla punta del deviatoio estremo e preceduto a metri 690 da semaforo di avviso;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5586 con la chiamata C O.

Bivio Carroceto. — Situato al km. 15 + 766 della linea Albano-Nettuno ed al km. 37 + 723 della Roma-Carano-Bivo Carroceto:

— segnali di protezione: verso Carano semaforo di 1ª categoria situato al km. 37 + 523, alla distanza di metri 200 dalla punta dello scambio del bivio e preceduto a metri 830 da un se-

maforo d'avviso; verso Carroceto semaforo a due ali di 1ª categoria posto al km. 15+916 della linea Albano-Nettuno, alla distanza di metri 150 dalla punta dello scambio del bivio e preceduto a metri 600 da semaforo di avviso; verso Cecchina da semaforo di 1ª categoria posto al km. 15 + 566 della linea Albano-Nettuno, alla distanza di metri 200 dalla punta del deviatoio del bivio e preceduto da un semaforo di avviso;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5586 con la chiamata B C.

Tutti i segnali di protezione delle stazioni e dei bivi sono posti a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano.

I deviatoi delle stazioni di Torricola, Santa Palomba e Carano sono muniti di fermascambi tipo F. S., quello del Bivio Carroceto pure di fermascambio tipo F. S., collegato in serratura con le leve di manovra dei segnali di protezione.

IV. — Servizi cui le stazioni sono abilitate.—

Le stazioni di Torricola, Santa Palomba e Carano sono ammesse ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani.

V. — Treni.

Il servizio della linea sarà fatto con 3 coppie di treni ordinari ed 1 temporanea estiva, più 2 festive durante il periodo balneare.

VI. — Distanze chilometriche.

Le distanze chilometriche fra le stazioni della linea Roma-Carano-Nettuno risultano dell'allegato *A* al presente ordine di Servizio.

VII. — Giurisdizione.

Il tronco Roma-Carano e la linea di raccordo Carano-Carroceto vengono compresi nel Compartimento di Roma ed aggregati:

— *pel Servizio Movimento e Traffico*:

al 4° Riparto Movimento di Roma, al 1° Riparto telegrafico di Roma ed al Circolo di ripartizione di Roma;

— pel *Servizio Lavori*:

alla Sezione Roma Sud, Riparto di Palestrina.

— pel *Servizio Materiale e Trazione*:

al 4° riparto Trazione (Velletri) con sede a Roma.

Il tronco Roma-Carano viene compreso per quanto riguarda la disinfezione nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Roma Termini.

— pel *Servizio Sanitario*:

alla Sezione interna del Servizio.

— per le *forniture di magazzino*:

al gruppo 10°, Compartimento di Roma, pagina 20 dell'allegato all'Ordine di servizio n. 392-1914.

Nei riguardi della circoscrizione dei Riparti d'ispezione il tronco suddetto è incluso nell'8° Riparto con sede a Roma (presso la sede Centrale).

VIII. — Trasporti viaggiatori e bagagli.

Ai trasporti di viaggiatori e bagagli sono in tutto applicabili, con il cumulo delle distanze, per il percorso Roma-Carano-Carroceto le tariffe, norme e condizioni vigenti sulle rete dello Stato, comprese quelle in base alle concessioni speciali e al regolamento per i trasporti militari.

Sono pure estese le concessioni e norme riguardanti gli abbonamenti degli agenti ferroviari e delle loro famiglie, i viaggi occasionati dal terremoto, i viaggi dei giornalisti e delle loro famiglie, i viaggi degli agenti postali, di quelli di pubblica sicurezza e dei militari appartenenti al Corpo della R.Guardia, la spedizione di merci come bagaglio per gli abbonati ecc.

Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari il percorso Roma-Carano-Carroceto è da considerarsi di 1ª categoria.

I biglietti di abbonamento per l'intera rete sono valevoli per viaggiare anche sul percorso Roma-Carano-Carroceto senza aumento di prezzo.

IX. — TRASPORTI MERCI.

Come risulta dal punto IV, le nuove stazioni di Torricola, Santa Palomba e Carano non sono abilitate per ora ai trasporti di merci.

In relazione all'articolo 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444, pubblicata nel *bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato*, n. 32 dell'8 agosto 1918, non è ammessa la richiesta della via Roma-Carano-Carroceto per i trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria da Roma per Carroceto e viceversa, da Roma per oltre Carroceto e viceversa, da Carroceto per oltre Roma e viceversa, e da oltre e per oltre il tronco Roma-Carano-Carroceto, nè si dovrà tener conto dell'abbreviazione di percorso determinata dall'apertura all'esercizio del nuovo tronco nella tassazione dei trasporti stessi.

X. — SCRITTURE E VERSAMENTI.

Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e per tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo stazione, valgono le norme pubblicate con l'O. S. N. 160-1909 e successive modificazioni.

Le stazioni di Torricola, Santa Palomba e Carano effettueranno i propri versamenti alla Cassa di Roma con la periodicità di cui alla lettera *D* dell'elenco allegato all'O. S. N. 184-1913, e cioè nei giorni 4, 9, 14, 19, 24 ed utimo del mese.

Le stazioni stesse provvederanno coi propri fondi al pagamento delle competenze al personale addettovi; mentre al pagamento degli agenti dipendenti dal Servizio Lavori (sorveglianza e manutenzione) provvederà con proprio personale la Cassa compartimentale di Roma.

XI. — Carte di libera circolazione.

I portatori di carte di libera circolazione (serie *A* e *At*) valide per i percorsi Roma-Albano-Nettuno e Roma-Cecchina possono percorrere il tronco Roma-Carano-Carroceto.

Per le aggiunte e modificazioni da apportarsi alle pubblicazioni in uso veggansi gli allegati *A* e *B* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

L'Amministratore generale
R. De Cornè.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N.* 78-1920.

(109 *ter*) ROMA-CARANO-NETTUNO.

Roma Termini e Porta Maggiore								
13	*Torricola*							
24	12	*Santa Palomba*						
34	22	10	*Carano*					
41 * 42 ** 47 ***	29	17	7	**Carroceto**				
45	33	21	11	5	*Campo di Carne* (Raddoppio)			
49	37	25	15	9	5	*Padiglione* (Raddoppio)		
58 * 59 ** 64 ***	46	34	24	18	13	9	*Anzio*	
61 * 62 ** 67 ***	49	37	27	21	16	12	3	**Nettuno**

* Distanza computata per la via di Carano, valevole *esclusivamente* per i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi.

** Distanza computata per la via di Cecchina, valevole per i trasporti tanto di viaggiatori quanto di merci.

*** Distanza computata per la via di Albano, valevole per i trasporti tanto di viaggiatori quanto di merci.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N.* 78–1920.

Nella «Prefazione generale all'orario generale di servizio» (edizione 1° agosto 1918) riportare nelle sedi opportune, rispettivamente a pagina 8, 13 e 14, i nomi delle stazioni seguenti con le indicazioni ad esse relative

Carano B/R/115/
Santa Palomba B/R/115/
Torricola B/R/115/

Nel «Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato» (edizione giugno 1914).

— a pag. 8, alle linee del Compartimento di Roma aggiungere:

Roma-Carano-Nettuno

— a pagina 11, di contro al nome di Anzio aggiungere, nella colonna 5, il numero «109-ter»;

— a pagina 17, di contro al nome di Campo di Carne aggiungere, nella colonna 5, il numero «109-ter»;

a pag. 18, fra i nomi di Capua e Caranzano S. Andrea inserire:

/ Carano / Roma-Carano-Nettuno / Roma / Roma / 109-ter / V / B / — / — / —
4° Roma
/ — / S / — / — / — / — / — / —

di contro al nome della stazione di Carroceto aggiungere, nella colonna 5, il numero «109-ter»;

— a pag. 39, di contro al nome della stazione di Nettuno, aggiungere nella colonna 5, il numero «109-ter»;

— a pag. 42, di contro al nome di Padiglione, aggiungere nella colonna 5, il numero «109-ter»;

— a pag. 50, di contro ai nomi delle stazioni di Roma-Termini e Roma-Porta Maggiore aggiungere, nella colonna 5, il numero «109-ter».

a pag. 54, fra i nomi di S. Onofrio e S. Panagia inserire:

/ Santa Palomba / Roma-Carano-Nettuno / Roma / Roma / 109-ter / V / B /
/ — / — / — / — / — / S / — / — / — / — / — / —

— a pag. 61, fra i nomi di Torre S. Giorgio e Torrile S. Polo inserire:

/ Torricola / Roma-Carano-Nettuno / Roma / Roma / 109-ter / V / B
4° Roma
/ — / — / — / — / — / S / — / — / — / — / — / —

Nella carta delle ferrovie dello Stato tracciare il nuovo tronco Roma-Carano con l'indicazione dei nomi delle stazioni di Torricola, Santa Palomba e Carano, rispettivamente nel senso da Roma a Carano, e tracciare pure la linea di raccordo Carano-Carroceto.

Nell'indice grafico tracciare il tronco e la linea di raccordo suddetti con l'indicazione del numero «109-ter».

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 77–1920.

— a pag. 97, nella tabella (109-bis) Roma-Albano-Nettuno, pubblicata con l'Ordine di servizio n. 166-1917, modificare, nel modo indicato qui appresso, le distanze da Roma-Termini e Porta Maggiore a Carroceto, Campo di Carne, Padiglione, Anzio e Nettuno.

Roma Termini e P. Maggiore	– Carroceto	Km.	47 42 (*a*) 41 (*b*)
»	– Campo di Carne	»	52 46 (*a*) 45 (*b*)
»	– Padiglione	»	56 51 (*a*) 49 (*b*)
»	– Anzio	»	64 59 (*a*) 58 (*b*)
»	– Nettuno	»	67 62 (*a*) 61 (*b*)

— a piè della tabella stessa cancellare l'annotazione ivi risultante e trascrivere le note seguenti:

(a) Distanza computata per la via di Ciampino.

(b) Distanza computata per la via di Carano. Non ammessa la richiesta di questa via per i trasporti a g. v., p. v. a. e p. v. o.

— riportare la tabella n. «109-ter», di cui l'allegato *A* al presente Ordine di servizio.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo marittimo (Molo trapezoidale) da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916).

— a pag. 6, di contro al nome di Anzio modificare le attuali indicazioni nel modo seguente:

/ Anzio / Carroceto-Carano-Roma / 139 / Cecchina-Segni Paliano-Cancello / / 267 / 140 / 267 /

— a pag. 14, fra i nomi di Capua e Caravaggio inserire:

/ Carano / Roma-Termini / 115 / Carroceto-Velletri-Cancello / 257 / — / — /

— a pag. 15, di contro al nome di Carroceto modificare le attuali indicazioni nel modo seguente:

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 77-1920.

Carroceto / Carano-Roma / 122 / Cecchina-Segni Paliano-Cancello / 250 / 123 / 250 /

a pag. 37, di contro al nome di Nettuno modificare le attuali indicazioni nel modo seguente:

/ Nettuno / Carroceto-Carano/Roma / 142 / Cecchina-Segni Paliano-Cancello / / 270 / 143 / 270 /

a pag. 53, fra i nomi di S. Onofrio e S. Patrizio inserire:

/ Santa Palomba / Roma-Termini / 105 / Carroceto-Velletri-Cancello / / 267 / — / — /

— a pag. 61, fra i nomi di Torre S. Giorgio e Torrile S. Polo inserire:

/ Torricola / Roma-Termini / 94 / Roma-Termini / 267 / — / — / — /

Nel «Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della rete delle ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons»:

— a pag. 4, modificare nel modo seguente le attuali distanze riguardanti la stazione di Anzio.

Anzio	664 (1)	666 (1)	695 (1)	818 (1)	780 (1)	748 (1)
	665 (2)	667 (2)	696 (2)	819 (2)	781 (2)	749 (2)

in calce alla pagina stessa trascrivere le note seguenti:

(1) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli.

(2) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti merci.

a pag. 9, fra i nomi di Capua e Caravaggio inserire:

/ Carano / 640 / 642 / 671 / 794 / 756 / 724 /

modificare nel modo seguente le attuali distanze riguardanti la stazione di Carroceto.

Carroceto . .	647 (1)	649 (1)	678 (1)	801 (1)	763 (1)	731 (1)
	648 (2)	650 (2)	679 (2)	802 (2)	764 (2)	732 (2)

a pag. 23, modificare nel modo seguente le attuali distanze riguardanti la stazione di Nettuno.

Nettuno . . .	667 (4)	669 (4)	698 (4)	821 (4)	783 (4)	751 (4)
	668 (5)	670 (5)	699 (5)	822 (5)	784 (5)	752 (5)

in calce alla pagina stessa trascrivere le note seguenti:

(4) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli.

(5) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti merci.

a pag. 33, fra i nomi di S. Onofrio e S. Panagia inserire:

/ Santa Palomba / 630 / 632 / 661 / 784 / 746 / 714 /

a pag. 37, fra i nomi di Torre S. Giorgio e Torrile S. Polo inserire:

/ Torricola / 619 / 621 / 650 / 773 / 735 / 703 /

segue *Allegato B all'ordine di servizio N.* 78-1920.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli:

a pag. 4, fra i nomi di Capua e Caranzano S. Andrea trascrivere:

/ Carano / 86 / 3 /

a pag. 12, fra i nomi di S. Onofrio e S. Panagia trascrivere:

/ Santa Palomba / 86 / 2 /

a pag. 13, fra i nomi di Torre S. Giorgio e Torrile S. Polo trascrivere:

/ Torricola / 86 / 1 /

a pag. 17, nell'elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza, trascrivere:

241. Carano.
242. Carroceto.

a pag. 86, intestare la nuova linea e trascrivere i nomi delle relative stazioni di contro ai numeri progressivi come in appresso:

Direttissima Roma-Napoli (tronco Roma-Carano)

/ 1 / Torricola.
/ 2 / Santa Palomba.
/ 3 / Carano.

Indicare poi al nome delle suddette stazioni le relative distanze che dovranno essere formate aggiungendo a quelle risultanti per le stazioni di Roma Termini e Carroceto, rispettivamente a pag. 53 numero progressivo 15 e 85 numero progressivo 24, le altre di cui al prospetto seguente, e scegliendo per ciascuna stazione la distanza che dal confronto risulterà minore.

	Roma-Termini	Carroceto
	—	—
Torricola	13	29
Santa Palomba	24	17
Carano	34	7

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione di Roma Termini o di Carroceto, a seconda che l'una o l'altra avrà servito di base nella formazione della distanza, seguito rispettivamente dal n. 135 (corrispondente al transito di Roma Termini) o dal n. 242 (corrispondente al nuovo transito di Carroceto).

Inoltre nei prontuari manoscritti valevoli per i trasporti viaggiatori e bagagli delle stazioni di Carroceto, Anzio e Nettuno diminuire di km. 1 la distanza per Roma Termini e le altre che risultano computate in transito di Roma Termini.

Segue **Allegato B** *all'ordine di servizio N* 78-1920.

Infine nei prontuari manoscritti valevoli per i trasporti viaggiatori e bagagli della stazione di Roma Termini e di quelle stazioni che nel prontuario stesso hanno le distanze per Carroceto, Campo di Carne, Padiglione, Anzio e Nettuno computate in transito di Roma Termini, diminuire di km. 2 quella per Padiglione e di km. 1 quelle per Carroceto. Campo di Carne, Anzio e Nettuno.

Tutte le distanze così diminuite risulteranno computate sulla via di Carano-Roma Termini, e quindi l'istradamento dovrà essere opportunamente modificato.

Ordine di servizio N. 79.

Risarcimento danni per guasti alle carrozze.

(Vedi ordine di servizio N. 197-1919).

Si avverte, per opportuna norma, tutto il personale interessato che, ferme restando le norme di cui l'Ordine di servizio 197-1919, riguardante il risarcimento dei danni per guasti arrecati alle carrozze, i prezzi della tariffa allegata al medesimo devono, nella loro applicazione, considerarsi triplicati, e ciò fino a nuove disposizioni.

Visto poi che i danneggiamenti alle carrozze per opera dei viaggiatori, specialmente ai vetri, lampadine elettriche, velluti, tendine, tiravetrine ecc., si verificano in proporzioni sempre più gravi, si raccomanda vivamente al personale di scorta ai treni di voler intensificare la sorveglianza al fine di accertare i responsabili di questi fatti e di applicar loro, senza eccezione, la tariffa di cui si tratta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 17, 22, 41, 42, 44 *e* 45 *ed ai Controllori del materiale.*

L'Amministratore generale
R. De Cornè.

Ordine di servizio N. 80.

Cambiamento di nome della fermata di Bruzolo ed abilitazione della fermata stessa al servizio merci G. V.

Dal giorno 1° agosto 1920, la fermata di *Bruzolo*, della linea Torino-Modane, assumerà la nuova denominazione di « *Bruzolo di Susa* ».

Dalla stessa data la fermata medesima, già ammessa al servizio viaggiatori e bagagli, verrà abilitata ai trasporti di merci a

G. V., in servizio interno e cumulativo italiano, limitatamente a spedizioni non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuna.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete di Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

a pag. 15, nella colonna 1, dopo il nome di Bruzolo, aggiungere la nuova denominazione « di Susa » e
nella colonna 8 esporre la lettera *G* col richiamo 3;

a pag. 69 (tabella 1); dopo il nome di Bruzolo, aggiungere la nuova denominazione « di Susa ».

Nella « Prefazione Generale all'Orario di servizio (edizione 1° agosto 1918) » si dovrà:

a pag. 8, di seguito al nome di Bruzolo aggiungere la nuova denominazione « di Susa » e sostituire la lettera *B* con le lettere *LG*.

Nell'elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) si dovrà:

a pag. 10 fra i nomi di Bruno e Buccino inserire « Bruzolo di Susa /3/2/2/3/3/3/3 ».

Nel fascicolo delle distanze chilometriche delle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo marittimo (Molo trapezoidale) da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pag. 12 si dovrà modificare il nome di Bruzolo in « Bruzolo di Susa » e di contro, nella penultima e ultima colonna, trascrivere rispettivamente i numeri 618 e 953.

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo alle pagine 4 e 18 (numero progressivo 10 bis) si dovrà modificare il nome di Bruzolo in Bruzolo di Susa, e a pag. 18 dei prontuari merci si dovrà verificare come appresso la distanza e l'istradamento riguardanti la fermata suddetta.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Modane-Torino-Milano e diramazione Bussoleno-Susa la distanza dovrà

essere quella risultante dalla tabella (1) a pag. 69 del prontuario generale.

Per i prontuari di tutte le altre stazioni dovrà essere invece quella che risulterà aggiungendo Km. 6 alla distanza indicata per S. Antonino (pag. 18 numero progressivo 12), e l'istradamento sarà quello stesso esposto per questa stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 81.

Fermata di Revere Riduzione a casa cantoniera.

(Vedi ordine di servizio n. 313-1913).

Dal giorno 19 luglio 1920 la fermata di Revere, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, sarà esercitata per mezzo di un guardiano in base agli art. 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'Ordine di servizio N. 160-1909 e successive modificazioni.

Le fermata stessa distribuirà biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato al presente Ordine di servizio.

Sono inoltre ammessi in partenza dalla fermata suddetta, esercitata come sopra, i viaggiatori, compresi i ragazzi, e le spedizioni di bagagli aventi diritto a viaggiare con riduzione di tariffa. Alla regolarizzazione di tali viaggi e di tali spedizioni dovrà essere provveduto a norma di quanto dispone l'ordine di servizio N. 335-1911 per la limitazione di servizio nelle stazioni.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di Ostiglia.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato »

(edizione giugno 1914) a pagina 48 sotto il nome di Revere si dovrà aggiungere « Casa Cantoniera » e di contro nella colonna 6 aggiungere all'indicazione V il richiamo (6), e nella colonna 7 all'indicazione B depennare il richiamo (3) sostituendolo col richiamo (6).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 5, 8, 9 *e* 22.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

Allegato all'ordine di servizio N. 81–1920.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Revere.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice (1) 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
Revere	Bologna	12.70	—	5.20	Ostiglia
	Bertalia	12.45	—	5.10	
	Panigale Scala	11.80	—	5.—	
	Calderara di Reno	10.90	—	4,80	
	Tavernelle d'Emilia	10.50	—	3.50	
	S. Giacomo di M.	10.25	—	3.40	
	Poggio	9.60	—	3.40	
	Persiceto	9.35	—	3.30	
	Amola	9.10	—	3.30	
	Crocetta	8.45	—	3.20	
	Crevalcore	7.90	—	2.90	
	Bolognina	6.60	—	2.80	
	Camposanto	6.20	—	2.40	
	S. Felice sul Panaro	5.55	—	2.30	
	S. Biagio in Padule	4.90	—	2.10	
	Mortizzuolo	4.80	—	2.—	
	Mirándola	4.25	—	1.80	
	Quarantoli	4.25	—	1.80	
	Tramuschio	3.—	—	1.40	
	Poggio Rusco	2.35	—	1.20	
	Villa Poma	2.10	—	1.20	
	Revere Scalo	1.15	1.—	0.80	
	Ostiglia	1.55	1.25	0.90	
	Roncanova di Gazzo V.	4.55	2.80	1.70	
	Nogara	6.10	4.25	2.30	
	Isola della Scala	9.45	6.55	3.50	

(1) Nei prezzi suindicati sono compresi gli aumenti del 160, 140 e 120 % di cui il R. decreto n. 410 dell'8 aprile 1920.

N. B. — I prezzi dei biglietti interessanti la linea Revere Scalo–Bologna sono formati con tariffe cumulate.

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197.

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 16 del 15 aprile 1920, la Giunta dell'Opera di Previdenza ha approvato, a tutto il 30 giugno 1920 le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani. (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi. (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° aprile a tutto il 30 giugno 1920.	491	869.161,38	264	278.379.80	181	62.825 —	11	3.690 —	8	422.30	1	28.16
Aggiungendo quelle approvate dal 1° luglio 1919 al 31 marzo 1920.	1599	2.672.054.86	915	729.345.23	611	217.610 —	22	7.368 —	25	759.41	10	202.77
Si ha un totale nell'esercizio 1919-20.	2090	3.541.216.24	1179	1.007.725.03	792	280.435 —	33	11.058 —	33	1.181.71	11	225.93

Sulla disponibilità dell'Opera, furono approvate dal Comitato, dopo il 31 marzo 1920, le seguenti concessioni:

1. — SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI.
(Art. 1, n. 2, lettera *c*, della legge).

1) GIULIO, orfano dell'applicato LEANDRO Odoardo (24598): L. 310 annue, con decorrenza 1° marzo 1920.

II. — Assegni alimentari a congiunti bisognosi.
(Art. 1, n. 3, lettera *e*) della legge).

1) Castellana Giovanna, madre dell'assistente di stazione di 2ª classe Seminerio Salvatore (138349): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° dicembre 1919.

2) Rossi Edilburga, sorella dell'applicato tecnico principale Rossi Evaristo (9253): L. 360 annue vitalizie, con decorrenza 1° febbraio 1920.

3) Sopranzi Giuseppa, vedova del cantoniere Foresi Ulderico (140466): L. 300 annue, con decorrenza 1° maggio 1920 e fino al 28 febbraio 1930.

4) Pancaldi Teresa, vedova del deviatore Pesci Fernando (150537): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1919 e fino al 30 settembre 1924.

5) Guidarelli Francesca, vedova del cantoniere Scrollini Enrico (163919): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1919 e fino al 30 settembre 1924.

6) Spaziani Ersilia, vedova del cantoniere Carnevali Michele (178284): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1919 e fino al 30 settembre 1923.

7) Bardini Matilde, vedova dell'operaio di 1ª categoria Pettini Alberto (142239): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1920 e fino al 31 gennaio 1925.

8) Manfra Erminia, vedova dell'operaio di 1ª categoria Chioatto Giuseppe (137225): L. 300 annue, con decorrenza 1° marzo 1920 e fino al 28 febbraio 1925.

9) Goria Redenta, vedova dell'operaio di 1ª categoria Veneziano Tizio (150444): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1920 e fino al 31 marzo 1925.

10) Liverani Maria, madre naturale del macchinista Liverani Giuseppe (123607): L. 300 annue, vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1919.

11) DOMENEGONI Maria Angela, vedova del capo squadra merci BOSIO Pietro (116186): L. 300 annue, con decorrenza 1° maggio 1920 e fino al 30 aprile 1926.

12) ORENTI Caterina, vedova del deviatore DAVOLI Tito (130769): L. 300 annue, con decorrenza 1° maggio 1920 e fino al 30 aprile 1930.

13) CAVAGNERO Carolina, vedova dell'applicato GENTILE Arturo (138448): L. 360 annue, con decorrenza 1° dicembre 1919 e fino al 30 novembre 1929.

14) LUGLI Italia, vedova del cantoniere FAGIOLINI Vittorio (131508): L. 300 annue, con decorrenza 1° gennaio 1920 e fino al 31 dicembre 1925.

15) DEGLI INNOCENTI Maria, vedova dell'operaio di 2ª categoria i. p. CIATTI Lamberto (174430): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1920 e fino al 31 gennaio 1930;

16) GENNARINI Maria Annunziata, vedova dell'operaio di 2ª categoria GALLI Alfredo (169360): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1919 e fino al 30 novembre 1925.

17) PAVESIO Antonia, vedova del manovale GASCHINO Pietro (128331): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1920 e fino al 31 gennaio 1926.

18) COSIMI Assunta, vedova del cantoniere MERCURI Filippo (178283): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1920 e fino al 31 marzo 1926.

19) LEONE Archiropita Angiola, vedova dell'assistente ai lavori GIACCONE Giovanni (63256): L. 360 annue vitalizie, con decorrenza 1° gennaio 1920.

20) MIGLIAVACCA MARIA, madre dell'aiutante applicato TORRIANI Pietro (113023): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° aprile 1920.

21) MARINELLI Adele, figlia nubile dell'operaio di 2ª categoria MARINELLI Giovanni (28936): L. 300 annue vitalizie con decorrenza 1° aprile 1920.

22) TRAVERSA Giulia, vedova dell'operaio di 1ª categoria RIONDINO Pasquale (141679): L. 300 annue, con decorrenza 1° maggio 1920 e fino al 30 aprile 1928.

23) MEGALI Caterina, vedova del guardiano FORMARO Cataldo Saverio (89160): L. 300 annue, con decorrenza 1° giugno 1920 e fino al 31 maggio 1926.

24) MANTINI Maria, vedova dell'accenditore DI GIROLAMO Pietro (132794): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1919 e fino al 30 giugno 1925.

25) COPERTINI Albertina, vedova del guardiano FERRARINI Luigi (153932): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1920 e fino al 31 gennaio 1924.

26) TROCCHIA Filomena, vedova del cantoniere D'AMORE Vincenzo (149895): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1920 e fino al 31 marzo 1930.

27) GATTO Lucia, vedova del macchinista RAMPINI Cesare (145498): L. 300 annue, con decorrenza 1° maggio 1920 e fino al 30 aprile 1925.

28) COLICCHIA Rosa, vedova del deviatore BOVI Luigi (143434): L. 300 annue, con decorrenza 1° giugno 1920 e fino al 31 maggio 1925.

III. — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE.

Art. 2, penultimo capoverso della legge).

1) ALBERTO, orfano del capo stazione di 1° grado AGOSTINONE Achille (21232).

2) ADOLFO, orfano del guardiano PENNA Carmine (87340).

3) GIOVANNI, orfano dell'accenditore GODANI Agostino (131813.

4) IOLE, orfana dell'aiutante applicato PANGONI Giuseppe (123939).

5) MICHELE, orfano del manovratore DI BARI Antonio (135220).

6) AGOSTINO, orfano del cantoniere MACERATESE Giovanni (149034).

7) BRUNO, orfano del capo squadra manovratori NERI Raffaele (111364);

8) MICHELE, orfano del frenatore LA ROSA Lucio (4564).

9) GIOVANNA, orfana del capo squadra manovratori PRANTONI Giovanni (85275).

10) FERNANDO, orfano del deviatore NAPOLEONI Giuseppe (24912).

11) WALTER, orfano del segretario di 2ª classe AMERICI Evandro (5152).

12) GENNARO, orfano dell'operaio di 1ª classe ABBAGNANO Alfonso (123883).

13) VITTORIO, orfano del manovale BATTISTELLI Archimede (133918).

14) DOMENICO, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe MENICHETTI Ettore (147168).

15) OSVALDA, orfana del capo squadra cantonieri PITONE Sante (34638).

16) ROCCO, orfano del guardiano FIORE Saverio (84046).

17) PASQUALE, orfano dell'operaio di 1ª categoria PETTINELLA Antonio (29935).

18) RAFFAELLO, orfano dell'applicato VENTURI David (40657).

19) PIETRO, orfano del macchinista MARINO Lorenzo (123073).

20) NICOLA, orfano del guardiano RAGO Francesco (141442).

21) ADA, orfana del capo squadra cantonieri TALONE Costantino (44475).

22) LINA, orfana del macchinista CAPRILI Polifemo (86027).

23) CONCETTA, orfana del capo squadra cantonieri MISURACA Damiano (91456).

24) GIOVANNI, orfano del guardiano MAUGERI Vincenzo (90015).

25) GIOVANNI, orfano del cantoniere BENZI Antonio 76252).

26) AGOSTINO, orfano del cantoniere CANEPONI Abele (155355).

27) GIUSEPPE, orfano del fuochista MAZZANTI Attilio (119268).

28) CARMELO, orfano del capo squadra cantonieri CASSARINO Carmelo (6162).

29) UMBERTO, orfano del guardiano RANELLUCCI Francesco (43842).

30) EDMONDO, orfano del guardiano RAMMELLA Venanzio (30137).

REVOCHE.

a) *di concessioni di assegni alimentari, già approvate a favore di*:

1) MATTIOCCO Carmela, vedova in seconde nozze del fuochista ARTEFICE Giuseppe (118673): L. 300 annue, con decorrenza 1° gennaio 1915 (vedi Bollettino n. 15 del 15 aprile 1915).

b) *di concessioni di ricoveri, già approvate a favore di*:

1) ANTONINO, orfano del frenatore LA ROSA Lucio (4564) (vedi Bollettino n. 3 del 15 gennaio 1920).

2) REMO, orfano dell'operaio di 2ª categoria REMONDI Andrea (155148) (vedi Bollettino n. 28 del 10 luglio 1919).

3) ANTONIO, orfano del guardiano RANELLUCCI Francesco (43842) (vedi Bollettino n. 16 del 15 aprile 1920.

4) ARMANDO, orfano del guardiano RAMMELLA Venanzio (30137) (vedi Bollettino n. 16 del 15 aprile 1920).

NOMINA DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani dei quali l'Opera stessa ha cura:

a Messina, il signor GEMMELLARO ing. Salvatore, ispettore al locale 6° riparto Movimento;

a Siracusa, il signor LO VARCO geom. Cosimo, segretario tecnico principale alla locale sezione Lavori.

DONAZIONI.

Dal signor BARELLO Giuseppe, ex macchinista, residente a Cairo Montenotte, è stata versata, a favore dell'Opera, la somma di L.98.01, liquidatagli per il servizio da lui prestato durante lo sciopero ferroviario del 25-26 gennaio 1920.

Dal signor MONTEBELLI Germano, segretario di 1ª classe dell'Officina Locomotive di Rimini, è stata versata a favore dell'Opera, la somma di L. 149.80 corrispostagli a titolo di premio, per il servizio da lui prestato durante lo sciopero ferroviario del 20-30 gennaio 1920.

Da alcuni funzionari ed impiegati della Divisione Trazione di Bologna, è stata versata a favore dell'Opera la somma di L. 110, fra essi raccolta per onorare la memoria della signora CALVORI Emma, madre dell'ingegnere principale di quella Divisione signor cav. CALVORI Gualtiero.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
1ª	Rappresentante	**Dore** cav. ing. Silvio – ingegnere capo – Div. Lavori Roma.	**Dore** cav. uff. ing. Silvio – ingegnere capo – Div. Lav. Roma.
1ª	Delegato	**Capo** cav. uff. ing. Giuseppe – capo divisione – Div. Lav. Napoli linee calabresi.	**Capo** comm. ing. Giuseppe – capo divisione – Div. Lav. Napoli linee calabresi.
2ª	Deleg. suppl.	**Porta** avv. Carlo – vice-avvocato – Serv. Legale Milano.	**Porta** cav. avv. Carlo – vice avvocato – Serv. Legale Milano.
7ª	Delegato	**Mastellone** Gustavo – segretario di 2ª cl. – Off. Veic. Granili.	Ritornato dal servizio militare riprende le funzioni di delegato per la circoscrizione di Napoli.
7ª	Delegato	**Bancale** Emilio – segretario di 2ª cl. – Div. Mov. Bari.	Cessa dalle funzioni temporanee di delegato per la circoscrizione di Napoli.
21ª	Deleg. suppl.	**Fanti** Giuseppe – operaio di 1ª cat. – Off. Veic. Bologna.	1. 7. 920. Esonerato dal servizio.
22ª	Delegato	**Blasimme** Giulio – operaio di 1ª cat. – Dep. loc. Reggio Calabria,	1. 5. 920. Esonerato dal servizio.
28ª	Deleg. suppl.	**Danise** dott. Arturo – segretario di 1ª cl. – Serv, Segretariato Roma.	**Danise** dott. cav. Arturo – segretario di 1ª cl. – Serv. Segretariato Roma.
40ª	Rappresentante	**Paschero** Guglielmo – capo tecnico di 2ª cl. – Sq. R. Torino Smist.	Dimissionario da rappresentante e da delegato della 40ª cat.
42ª	Delegato	**Borrani** Giacomo – operaio di 1ª cat. – Rip. traz. elettr. Genova.	25. 5. 920. Morto.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ

SENTENZA

Indennità d'infortunio - Grado d'inabilità - Criteri di valutazione - Lavoro generico e specifico.

Nelle liquidazioni d'indennità d'infortunio il grado di inabilità deve essere valutato in base non al lavoro specifico esercitato dall'operaio al tempo dell'infortunio, ma al lavoro genericamente inteso (1).

Tale criterio si applica, oltrechè nei casi espressamente previsti dall'art. 95 *del Regolamento* 13 *marzo* 1904, *n.* 141, *anche in quelli dal medesimo non contemplati.*

CASSAZIONE DI ROMA, Sezioni unite. — Sentenza 18 marzo-10 giugno 1920 (*Pres.* Palladino; *Est.* Menzinger Di Preussenthal; *P. M.* De Notaristefani; *concl. conf.*); Kerpan, *ricorrente*, contro Ferrovie dello Stato.

IN DIRITTO

Osserva che col ricorso contro la denunciata sentenza della Corte di Brescia e per motivi che son poi sostanzialmente quegli stessi pei quali la Corte regionale di Torino avea cassata la pre-

---

(1). La prevalente giurisprudenza che aveva ormai decisa la dibattuta questione sul criterio valutativo della incapacità lavorativa agli effetti della liquidazione della indennità d'infortunio, secondo la tesi della incapacità generica (vedi da ultimo sentenza 18 marzo 1919 della Cassazione Romana nel Boll. 1919-IV-107 con richiami in nota), ha trovato consenzienti anche le Sezioni unite con la presente sentenza in causa Kerpan, nella quale invece la Cassazione di Torino aveva riaffermato il contrario concetto della valutazione in base alla incapacità specifica.

Le sentenze delle Corti di Appello di Modena e di Brescia le quali, nella stessa causa Kerpan, si erano discostate dai principi dettati in materia dalla Corte regolatrice regionale sono pubblicate nei Bollettini 1917 e 1919, Parte IV, pagine 47 e 211.

---

cedente sentenza della Corte di Appello di Modena, questo Collegio Supremo nelle sue Sezioni Unite è chiamato a pronunciarsi su questione che, già molto dibattuta, può affermarsi ormai, meno che dalla Corte di Torino, non esser più controversa.

Il Kerpan, che per la perdita totale della facoltà visiva d'un occhio (caso espressamente previsto fra quelli d'invalidità permanente parziale esemplificati nell'art. 95 del Regolamento 13 marzo 1904, n. 141 per l'esecuzione della legge 31 gennaio 1904, n. 51 negli infortuni del lavoro) ebbe liquidata la sua indennità d'infortunio a termine degli articoli 9 n. 2, e 12 della legge, in ragione cioè di sei volte il 35 per cento del salario annuo che in atto godeva qual macchinista delle Ferrovie dello Stato, non avendo potuto a causa di quell'infortunio ed a termini dei regolamenti ferroviari in vigore, esser più mantenuto in quelle sue funzioni, assume sul suffragio del Tribunale di Modena e della Cassazione di Torino doverglisi invece computare l'indennità stessa in ragione di sei intieri salari annui a norma del n. 1 dello stesso articolo 9 della legge, per doversi la constatata inattitudine allo specifico suo lavoro di macchinista ferroviario equiparare negli effetti a quella « *invalidità permanente assoluta la quale tolga completamente e per tutta la vita l'attitudine al lavoro* ».

Secondo il ricorrente dunque, e pare altresì secondo la tesi fatta propria dalla Cassazione di Torino, nulla rileverebbe in contrario il trovarsi quel determinato infortunio, « perdita totale della facoltà visiva di un occhio » espressamente già classificato dalla legge (art. 95 Reg. succennato), in uno di quei casi che essa considera d'invalidità permanente parziale e non totale e molto meno assoluta, in rapporto al lavoro

Nulla rileverebbe neppure l'esplicita, chiara definizione che la legge stessa permette nel precedente art. 94 così dell'una come dell'altra specie d'invalidità, definizione e specificazione che parrebbero, nel caso concreto (e come si vide già testualmente contemplato), dovere eliminare *de lege condita* ogni possibilità di dubbio nonchè contestazione.

Si assume invece, sol perchè la minorata capacità lavorativa, conseguenziale della perdita dell'occhio, avrebbe importato ed importerebbe sempre nel caso specifico di un macchinista ferroviario, l'incapacità assoluta a svolgere la propria attività nel me-

desimo impiego, la si debba noverare fra quelle d'invalidità permanente assoluta di che nella prima parte dell'art. 94; donde si vorrebbe derivare il diritto alla massima indennità (6 salari annui intieri) concessa dal n. 1, dell'art. 9 della legge.

La distinzione fra lavoro *generico* e *specifico*, creata solo per comodità di esposizione dalla dottrina e seguita poi dalla giurisprudenza, si eleva così a criterio quasi sovrano della tesi sostenuta per indurne che eliminata dall'art. 94 del regolamento vigente l'enumerazione dei casi di inabilità permanente assoluta di che nell'abrogato art. 73 del precedente regolamento 25 settembre 1898, n. 411 (che, si noti, menzionava fra gli altri sotto la lettera d) *la perdita totale della forza visiva dei due occhi*) potesse prescindersi affatto nell'applicazione della nuova norma dalla sua genesi e finalità vera fino a far rientrare nella larga comprensione della formula astratta adoperata per l'invalidità permanente assoluta anche i casi previsti e indicati dal legislatore nel successivo art. 95 come d'invalidità soltanto parziale.

Son troppo noti gli argomenti che a sostegno dell'una e dell'altra tesi ormai denominate dal lavoro generico o specifico, furon rispettivamente addotti per doverli qui tutti ripetere.

Solo per rispondere, pertanto, al debito della motivazione questo Collegio Supremo rileva anzi tutto, a riconferma delle precedenti decisioni della sua sezione civile (in cause Sind.to It. e Carloni, Ferrovie dello Stato e Ronconi, 18 marzo 1919) decisioni che fa proprie anche nelle perpiscue ragioni addottene a sostegno, che la tesi del ricorrente, per quanto possa apparire ispirata a larghi criteri di equità e favore per l'operaio infortunato i quali, *de jure condendo*, non son destituiti d'un certo valore, non può essere attesa dal giudice che deve limitarsi ad applicar la legge così come è scritta e fatta palese dal proprio significato delle parole, secondo la connessione di esse e dall'intenzione del legislatore.

Or è indiscutibile che nè la lettera della legge nè l'intenzione di essa, tal quale si fa manifesta dalle parole adoperate e dal suo complesso intiero oltre che per la sua genesi e finalità specifica, soccorrono la tesi così detta del lavoro specifico sostenuta dal ricorrente.

Non la lettera:

1°) Perchè ciò che è specifico in confronto del generico non può presumersi nel silenzio della legge; così che, non avendo questa specializzato nella qualifica della totale o parziale attitudine *al lavoro*, non si può, senza leggervi quello che non vi fu scritto, intendervi presupposti attributi di specie (mestieri, impiego e simili) che non vi furono espressi;

2°) Perchè *attitudine al lavoro*, dice di per sè a qualsiasi o qualunque lavoro in genere, senza che per intenderlo così fosse stato d'uopo di ripetere cotali attributi che non sono di specie;

3°) Perchè l'espressione « *tolga completamente e per tutta la vita l'attitudine al lavoro* » esclude di per sè che possa intendervisi un lavoro determinato nel mestiere od impiego specifico attuale. In quanto che l'invalidità non sarebbe in tal caso più nè *completamente nè per tutta la vita* sol che cambi impiego o mestiere l'infortunato rieducandosi a diverso lavoro da quello praticato nell'atto del patito infortunio:

4°) Perchè si parla d'invalidità permanente « *assoluta* ». E ciò che è assoluto non ammette *relatività* all'una o l'altra specie di lavoro, tanto più quando si consideri che quell'attributo non non fu a caso sostituito all'altro di « *totale* », che sarebbe stato il contrapposto normale di una invalidità soltanto *parziale*, se l'una e l'altra non le si fossero riferite al lavoro in genere.

Non l'intenzione nè il sistema della legge:

a) perchè questa nel suo carattere prevalentemente di previdenza sociale, non potendo tutte prevedere le possibili conseguenze di un infortunio da lavoro nè a tutte e per intiero volendo riparare, intese a comprenderle, dalla morte in fuori, in una graduazione che dalla massima invalidità assoluta e permanente alla minima temporanea e parziale tutte potesse contenerle in norme costanti, con la minore sperequazione possibile fra caso e caso e con la maggiore facilità e sicurezza di liquidazione;

b) perchè, mentre agli effetti dell'assicurazione di che nello art. 1 della legge — ed a giusta ragione per la determinazione sicura del rischio a scanso di frodi — tien calcolo il regolamento.

nel suo art. 25, per la preventiva iscrizione nel libro di matricola, tra l'altro, della categoria professionale dell'operaio, della sua abituale occupazione nonchè della misura del salario giornaliero, soltanto di questo salario tengon poi conto, agli effetti della misura dell'indennità, la legge agli articoli 9 e 12, ed agli effetti della liquidazione dell'indennità stessa, il regolamento negli articoli 94 e seguenti;

c) perchè, uno stesso salario potendo in pari misura retribuire anche le più svariate e differenti categorie di lavoro professionale, ne consegue, corollario logico e giuridico insieme, che esso non sia che l'esponente soltanto della valutazione economica del lavoro in atto effettivamente prestato dall'operaio, non pure della specie del lavoro stesso; e che di questa non ebbe affatto a preoccuparsi il legislatore. Cade dunque la premessa principale del sillogismo dal quale si credette di poter vittoriosamente argomentare in contrario;

d) perchè, come meglio si evince dall'art. 95 ed è ormai pacifico anche in giurisprudenza, criterio normale pei casi d'invalidità permanente parziale, compresi o non che essi siano nell'elencazione tassativamente indicatane, è proprio e solo la diminuita attitudine al lavoro in correlazione ad una residuale attività lavorativa nei singoli casi ritenuta possibile. Donde deriva, da un canto, che non si possa senza manifesta violazione di legge attribuire ad un caso di infortunio già tassativamente da essa regolato portata ad effetti diversi dai previsti; dall'altro, che non del mestiere od impiego siasi tenuto conto in quell'art. 95 ma del solo lavoro in genere e della presunta sua produttività residuale;

e) perchè, pertanto, a volere ammettere la teoria del lavoro specifico sostenuta dal ricorrente, ne deriverebbe, pel maggior numero dei casi elencati nell'art. 95, una vera e propria soppressione delle norme dettatevi: le quali sono pur tassative, non esemplificative soltanto. Di vero una residuale capacità lavorativa del solo 20, 25 o 30 per cento per la perdita totale d'un braccio, d'una gamba, di un occhio importerebbe, in confronto di talune categorie professionali di operai, quasi ordinariamente la incapacità assoluta di esplicare quella minore attività residuata nello stesso

impiego del proprio mestiere e forse altresì in quello di un mestiere affine;

f) perchè l'art. 94 nel dettare come fa la norma generica di distinzione fra invalidità permanente assoluta o parziale, si riporta così per l'una, così per l'altra al medesimo termine di confronto « *attitudine e al lavoro* ». E sarebbe tradirne il concetto e l'intenzione fino all'assurdo l'ammettere che mentre nella sua seconda parte (di cui è completamento ed esplicazione quel successivo art. 95) non può aver voluto riferirsi il legislatore che al lavoro in genere, possa invece nella sua prima parte aver considerata come invalidità permanente assoluta anche quella che tolga l'attitudine non a qualsiasi lavoro ma soltanto al mestiere od impiego in atto esercitato.

E non son soltanto inconvenienti quelli che deriverebbero da una interpretazione in così stridente contrasto, come si vide, con la lettera chiarissima nonchè con lo spirito, non men chiaro altresì, delle disposizioni di legge di sopra vagliate.

Nella evoluzione costante e progressiva dei mezzi di lavoro l'industria va diuturnamente supplendo con la meccanica al lavoro manuale dell'uomo, il quale vi sovrasta fino a divenirne così di mano in mano non più il materiale esecutore soltanto ma la mente direttiva ed animatrice.

Son d'altra parte noti i mirabili esempi di rieducazione al lavoro di che carità ed industria insieme alleate fornirono nei ciechi e mutilati di guerra sì larga prova.

L'assoluto di ieri divien, dunque, di giorno in giorno sempre più relativo. E come pertanto con fondamento di ragione non fu ritenuto più rispondente alle mutate e mutevoli contingenze concrete della mano d'opera e dell'industria la antica casistica dell'art. 73 dell'abolito regolamento del 1898, sempre men frequenti e più limitati diverranno i casi di una assoluta e completa inattitudine permanente al lavoro.

Nè la società, nè l'interesse della produzione possono d'altronde consentire che nell'infortunio e nel compenso che ne possa ritrarre trovi l'operaio infortunato, ancor capace di una qualsiasi attività lavorativa, di che disabituarsi nell'ozio al lavoro, che pure

è un dovere sempre più incombente per tutti. E' infatti perciò appunto che la legge non credette opportuno di sopperirvi che in parte soltanto e nei limiti e condizioni di sopra indicate.

Ed è per le medesime considerazioni che nella valutazione di una invalidità permanente assoluta dovrà divenir sempre più restrittiva, non può essere in atto larga l'interpretazione del giudice senza violare insieme non pure la legge scritta, ma quel che ne è lo spirito informatore, quale è fatto palese dalle ben note sue finalità economiche e sociali.

Per questi motivi, la Corte rigetta il ricorso di Kerpan Giuseppe.

ANNO XIII – N. 30. 22 LUGLIO 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2789) – 1920 – Roma — Stab. Poligr. Amm. Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 7 *giugno* 1920, *n.* 953, *che reca variazioni ai bilanci della entrata e della spesa dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario* 1919-20 *e conseguente iscrizione di lire* 1,050,000,000 *nel bilancio del Ministero del tesoro per l'anno medesimo* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 31 marzo 1920, n. 350;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nello stato di previsione dell'entrata ed in quello della spesa delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1919-920 sono introdotte le variazioni indicate nella tabella annessa al presente decreto, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Art. 2.

Lo stanziamento del capitolo n. 14: « Prodotto netto dell'esercizio diretto delle ferrovie non concesse ad imprese private ecc. », dello stato di previsione dell'entrata dello Stato per l'esercizio suindicato 1919-920, è diminuito di lire 1,163,367.33.

Art. 3.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario medesimo nella parte straordi-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 luglio 1920, n. 164.

naria è istituito il capitolo n. 222-*bis* « Assegnazione straordinaria all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a pareggio del bilancio per l'esercizio finanziario 1919-920 » con lo stanziamento di L. 1,050,000,000.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge e andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 giugno 1920.

VITTORIO EMANUELE

NITTI — SCHANZER — PEANO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

TABELLA di variazioni al bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1919-920.

ENTRATA.

TITOLO I.

PARTE ORDINARIA.

§ 1.

Prodotti del traffico.

Cap. n. 1. Viaggiatori	+	325,000,000
Cap. n. 2. Bagagli e cani	+	13,000,000
Cap. n. 3. Merci a grande velocità	+	130,000,000
Cap. n. 4. Merci a piccola velocità accelerata	+	10,000,000
Cap. n. 5. Merci a piccola velocità ordinaria	+	167,200,000
Cap. n. 6. Prodotti delle ferrovie secondarie Sicule	+	2,450,000

Cap. n. 6-*bis*. Prodotti delle ferrovie Sarde (Di nuova istituzione) . . . . per memoria
Cap. n. 7. Prodotti della navigazione dello Stretto di Messina . . . . + 800,000
Cap. n. 8. Prodotti della navigazione colle isole, ecc. . . + 1,350,000

§ 2.

Introiti indiretti dell'esercizio.

Cap. n. 9. Redditi patrimoniali . . . . + 2,000,000
Cap. n. 10. Telegrammi privati . . . . + 260,000
Cap. n. 11. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo . . . . + 4,900,000
Cap. n. 12. Noli di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria . . . . + 5,800,000
Cap. n. 13. Prodotti per servizi accessori . . . . + 1,200,000
Cap. n. 14-*bis*. Introiti indiretti delle ferrovie Sarde (Di nuova istituzione) . . . . per memoria
Cap. n. 16. Introiti dei servizi di navigazione libera, ecc. . + 19,000,000
Cap. n. 17. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi, ecc. (Capitolo soppresso) . . . . — 24,000,000
Cap. n. 18. Introiti della gestione marittima di Genova molo vecchio (Denominazione variata) . . . . + 300,000
Cap. n. 19. Utili di magazzino . . . . + 39,000,000

§ 3.

Entrate eventuali.

Cap. n. 20. — Proventi eventuali . . . . + 26,000,000
Cap. n. 21-*bis*. Entrate eventuali delle ferrovie Sarde (Di nuova istituzione) . . . . per memoria
Cap. n. 22-*bis*. Sovvenzione del tesoro per colmare il disavanzo della gestione (Di nuova istituzione) . . . + 1,050,000,000
Cap. n. 24. Prelevamenti dal fondo di riserva per i rischi di mare relativi ai piroscafi destinati alla navigazione libera . . . . + 26,000,000

§ 4.

Introiti per rimborso di spesa.

Cap. n. 26. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa . . — 4,000,000
Cap. n. 27. Ricuperi di carattere generale . . . . + 6,000,000

Cap. n. 28. Ricuperi del servizio movimento e traffico (Denominazione variata)	+	15,500,000
Cap. n. 29. Ricuperi del servizio materiale e trazione - Ramo trazione (Denominazione variata)	+	7,000,000
Cap. n. 30. Ricuperi del servizio materiale e trazione - Ramo veicoli (Denominazione variata)	—	300,000
Cap. n. 31. Ricuperi del servizio lavori	+	2,500,000
Cap. n. 32. Introiti a rimborso di spesa delle ferrovie secondarie Sicule	+	180,000
Cap. n. 32-*bis*. Introiti a rimborso di spesa delle ferrovie Sarde (Di nuova istituzione)		per memoria
Cap. n. 33. Ricuperi per prestazione dell'esercizio di navigazione	+	25,000,000
Cap. n. 34. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte del servizio, di materie fuori d'uso od esuberanti	+	4,000,000
Cap. n. 35. Sovvenzione annua del tesoro per il servizio di navigazione, ecc.	—	1,350,000

§ 5.

Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.

Cap. n. 45-*bis*. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie Sarde (Di nuova istituzione)		per memoria
Totale del titolo I	+	1,855,590,000

TITOLO II.

Parte straordinaria.

Cap. n. 47-*bis*. Sovvenzione del tesoro per le ferrovie Sarde (Di nuova istituzione)		per memoria
Cap. n. 48. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro	+	17,000,000
Cap. n. 48-*bis*. Introiti straordinari da assegnare alle spese di ripristino e di carattere patrimoniale per le ferrovie Sarde (Di nuova istituzione)		per memoria
Totale del titolo II	+	17.000.000

TITOLO III-*bis*.

Industrie speciali - Sfruttamento boschi.

Cap. n. 63. Ricuperi di spese d'impianto (denominazione variata) . . . . per memoria

TITOLO IV.

Gestioni del fondo pensioni e sussidi.

(R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373).

Cap. n. 66. Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale ecc. (Capitolo soppresso) . . — 39,996.000

Cap. n. 66-*bis*. Annualità corrispondente all'integrazione a carico dell'Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 1° aprile 1919 (Di nuova istituzione) . . . . + 7,600,000

Cap. n. 67. Quota 2 % sul prodotto lordo del traffico, ecc. (Capitolo soppresso) . . . . — 20,004.000

Cap. n. 67-*bis*. Annualità corrispondente all'integrazione a carico di altre Amministrazioni dello Stato per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 30 giugno 1919 al personale inscritto al fondo pensioni e passato alla loro dipendenza (Capitolo di nuova istituzione) . . . . per memoria

Cap. n. 68. Sovrattasse sui trasporti delle ferrovie concesse all'industria privata (Capitolo soppresso) . . . — 40.000

Cap. n. 68-*bis*. Contributo dell'Amministrazione e delle cessate Amministrazioni ferroviarie e di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale (Capitolo di nuova istituzione) . . . . . . per memoria

Cap. n. 69. Interessi sul patrimonio costituente il fondo pensioni e sussidi (Denominazione variata) . . . . —

Totale del titolo IV — 53,040.000

TITOLO VI.

Opera di previdenza per gli orfani e le famiglie del personale e buonuscita.

Cap. n. 82. Canone a carico della gestione rivendita libri e giornali (Denominazione variata) . . . . — 450.000

Cap. n. 83. Utile netto della gestione pubblicità nelle stazioni e nei treni (Denominazione variata) . . . . . . — 147,500

Totale del titolo VI — 597,500

TITOLO VII-*bis*.

Mutui a Cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale (Di nuova istituzione).

(Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2350).

Cap. n. 88-*bis*. Cassa depositi e prestiti - Mutui autorizzati per Cooperative costruttrici di case economiche e popolari (cap. n. 122-*bis* della spesa) . . . . . . per memoria

Cap. n. 88-*ter*. Società cooperative tra il personale per la costruzione di case economiche e popolari - Rimborso di interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui (capitolo n. 122-*ter* della spesa) . per memoria

—

TITOLO VIII.

Operazioni per conto di terzi.

§ 3.

Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati.

Cap. n. 108-*bis*. Ministero della guerra - Esercizio delle ferrovie della Venezia Giulia (Di nuova istituzione) . per memoria

Cap. n. 108-*ter*. Ministero della guerra - Esercizio delle ferrovie del Trentino (Di nuova istituzione) . . . . per memoria

Cap. n. 108-*quater*. Ministero della guerra - Esercizio delle ferrovie Dalmate (Di nuova istituzione) . . . . per memoria

Cap. n. 114-*bis*. Ministero dell'industria, commercio e lavoro - Esercizio delle linee di navigazione per le isole del golfo di Napoli, Eolie, Egadi ed altre minori, per quanto riguarda l'esercizio fino al 31 dicembre 1919 (Di nuova istituzione). . . . . per memoria

Cap. n. 114-*bis*. Ministero dell'industria, commercio e lavoro - (Direzione generale dell'esercizio della navigazione) Anticipazioni e rimborsi per lavori, forniture e prestazioni inerenti ai servizi di navigazione (capitolo n. 148-*bis* della spesa) (Di nuova istituzione). per memoria

Cap. n. 116-*bis*. Ferrovia Palermo-Corleone (cap. n. 150-*bis* della spesa) (Di nuova istituzione) . . . . . . per memoria

Totale generale delle variazioni dell'entrata + 1,818,952,500

SPESA.

TITOLO I.

Parte ordinaria.

Sezione 1ª.

Spese d'esercizio.

§ 1.

Direzione generale.

Cap. n. 1. Personale	+	6,150,000
Cap. n. 2. Forniture, spese ed acquisti	+	325,000

§ 2.

Servizio approvvigionamenti.

Cap. n. 3. Personale	+	20,300,000
Cap. n. 4. Forniture, spese ed acquisti	+	1,740,000

§ 3.

Servizio movimento e traffico.

Ramo movimento - (Denominazione variata).

Cap. n. 5. Personale	+	293.000.000
Cap. n. 6. Forniture, spese ed acquisti	+	14.084.000
Cap. n. 7. Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni	+	25.400.000
Cap. n. 8. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	—	7.000.000

§ 4.

Servizio movimento e traffico.

Ramo traffico (Denominazione variata).

Cap. n. 9. Personale	+	4.570.000
Cap. n. 10. Forniture, spese ed acquisti	+	261.000

§ 5.

Servizio materiale e trazione.
Ramo trazione (Denominazione variata).

Cap. n. 11.	Personale	+	129,680,000
Cap. n. 12.	Forniture, spese ed acquisti	+	847,920,000
Cap. n. 13.	Manutenzione locomotive	+	76,000,000

§ 6.

Servizio materiale e trazione.
Ramo veicoli (Denominazione variata).

Cap. n. 14.	Personale	+	17,780,000
Cap. n. 15.	Forniture, spese ed acquisti	+	2,020,000
Cap. n. 16.	Manutenzione veicoli	+	103,000,000

§ 7.

Servizio lavori.

Cap. n. 17.	Personale	+	138,370,000
Cap. n. 18.	Forniture, spese ed acquisti	+	3,560,000
Cap. n. 19.	Manutenzione della linea	+	18,000,000

§ 8.

Linee secondarie a scartamento ridotto.
(Gruppo Sicilia).

Cap. n. 20.	Personale	+	3,550,000
Cap. n. 21.	Forniture, spese ed acquisti	+	2,000,000
Cap. n. 22.	Manutenzione materiale rotabile	+	530,000
Cap. n. 23.	Manutenzione della linea	+	300,000

§ 8-*bis*.

Ferrovie sarde (Di nuova istituzione).

Cap. n. 23-*bis*.	Personale	per memoria
Cap. n. 23-*ter*.	Forniture, spese ed acquisti	per memoria
Cap. n. 23-*quater*.	Manutenzione material rotabile	per memoria
Cap. n. 23-*quinquies*.	Manutenzione della linea	per memoria

§ 9.

Esercizio navigazione (Navigazione colle isole).

Cap. n. 24. Personale . . . . + 675,000
Cap. n. 25. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 8,783,000
Cap. n. 26. Indennizzi . . . . + 10,000
Cap. n. 27. Ancoraggi e spese portuali . . . . + 13,000
Cap. n. 28. Noleggi di piroscafi . . . . + 1,500,000

§ 10.

Navigazione dello Stretto di Messina.

Cap. n. 29. Personale . . . . + 3,220,000
Cap. n. 30. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 4,000,000

§ 11.

Navigazione libera.

Cap. n. 31. Personale . . . . + 12,500,000
Cap. n. 32. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 48,483,000
Cap. n. 33. Noleggi . . . . + 2,800,000
Cap. n. 34. Assegnazione al fondo di riserva per i rischi di mare . . . . + 4,250,000

§ 12.

Spese generali dell'Amministrazione

Cap. n. 36. Avvisi, orari, stampati e pubblicazioni diverse . + 840.000
Cap. n. 38. Contributo al fondo pensioni e sussidi (Capitolo soppresso) . . . . — 60,000,000
Cap. n. 38-*bis*. Annualità corrispondenti alla integrazione a carico dell'Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 1° aprile 1919 (Di nuova istituzione) . . . . + 7,000,000
Cap. n. 38-*ter*. Contributo dell'Amministrazione o delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale (Di nuova istituzione) . . . . per memoria
Cap. n. 39. Contributo al fondo « Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita » in ragione del 6 % dei prodotti del traffico . . . . . + 3,900,000

Cap. n. 40. Spese per assegni e indennità diverse al personale + 1.000,000

Cap. n. 42. Gratificazioni al personale (art. 148 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393 e modificate con decreto Luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 913 (Denominazione variata) . . . . . . + 1,007,000

Cap. n. 42-*bis*. Premi di cointeressenza al personale (art. 3 decreto Luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 1023) (Di nuova istituzione). . . . . + 8,000,000

Cap. n. 43. Oblazioni e sussidi al personale . . . . + 7,000,000

Cap. n. 44. Spese per il servizio sanitario, ecc. . . . . . . + 1.000,000

Cap. n. 45. Spese giudiziali e contenziose . . . . + 350,000

Cap. n. 49. Spese per la sorveglianza dei trasporti . . . . + 580,000

Cap. n. 50. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre Amministrazioni . . . . . + 520,000

Cap. n. 52. Spese eventuali . . . . + 39,000,000

§ 13.

Servizi secondari.

Cap. n. 53. Servizi accessori ad impresa od in economia . . + 500,000

Cap. n. 54. Servizi speciali della gestione marittima a Genova, Molo Vecchio (Denominazione variata) . . . + 3.820.000

Sezione 2ª.

Spese complementari.

Cap. n. 56. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore . . . . + 7.200,000

Cap. n. 57. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento . . . . + 5.200,000

Cap. n. 58. Rinnovamento del materiale rotabile . . . . . + 17.000,000

Cap. n. 59. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) . . . . . . + 111,000

Cap. n. 59-*bis*. Spese complementari delle ferrovie Sarde (Capitolo n. 45-*bis* dell'entrata) . . . . per memoria

Cap. n. 60. Rinnovamento dei piroscafi, ecc. . . . . -- 330.000

Sezione 3ª.

Spese accessorie.

§ 1.

Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.

Cap. n. 64. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie, ecc. . . . . — 1.732.632.67

§ 2.

Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria ed avanzo di gestione.

Cap. n. 72. Contributo per riduzioni di tariffe dipendenti da motivi d'interesse generale	+	22.000,000.—
Cap. n. 73. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione, ecc.	—	1.163.367.33
Totale del titolo I.	+	1.864.576.000.—

TITOLO II.

PARTE ORDINARIA.

Cap. n. 76. Acquisto di materiale rotabile	+	17,000,000

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi.

Cap. n. 98. Sussidi (Denominazione variata)		—
Cap. n. 99. Concorso nelle spese del servizio sanitario, ecc. (Capitolo soppresso)	—	400,000
Cap. n. 100. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (Art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	—	52,640,000
Totale del titolo IV	—	53,040,000

TITOLO VI.

Opera di previdenza per gli orfani e le famiglie del personale e buonuscita.

Cap. n. 116. Spese per l'esercizio della rivendita libri e giornali (Capitolo soppresso)	—	350,000
Cap. n. 117. Canone annuo per l'esercizio della gestione rivendita libri e giornali (Capitolo soppresso) . . .	—	120,000
Cap. n. 118. Spese per l'esercizio della gestione di pubblicità dei terzi nelle stazioni e nei treni (Capitolo soppresso).	—	147,500
Cap. n. 119. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti dei residui attivi	+	20,000
Totale del titolo VI	—	597,500

TITOLO VII-*bis*.

Mutui a Cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale.

Cap. n. 122-*bis*. Cassa depositi e prestiti - Mutui autorizzati per Cooperative costruttrici di case economiche e popolari - Erogazione di interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui (Capitolo 88-*bis* di entrata) . . . . per memoria

Cap. n. 122-*ter*. Società cooperative tra il personale per costruzione di case economiche e popolari (cap. 88-*ter* dell'entrata). . . . . per memoria

—

TITOLO VIII.

Operazioni per conto terzi.

§ 3.

Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati.

Cap. n. 142-*bis*. Ministero della guerra - Esercizio della ferrovia della Venezia Giulia (Di nuova istituzione) . per memoria

Cap. n. 142-*ter*. Ministero della guerra - Esercizio delle ferrovie del Trentino (Di nuova istituzione) . . . . per memoria

Cap. n. 142-*quater*. Ministero della guerra - Esercizio delle ferrovie dalmate (Di nuova istituzione) . . . . . per memoria

Cap. n. 143-*bis*. Ministero dell'industria, commercio e lavoro - Esercizio delle linee della navigazione per le isole del Golfo di Napoli, Eolie, Egadi ed altre minori per quanto riguarda l'esercizio fino al 31 dicembre 1919 (Di nuova istituzione) . . . . per memoria

Cap. n. 148-*bis*. Ministero dell'industria, commercio e lavoro - Direzione generale per l'esercizio della navigazione - Spese per lavori, forniture e prestazioni inerenti ai servizi di navigazione (cap. 114-*bis* di entrata) (Di nuova istituzione) . . . . per memoria

Cap. n. 150-*bis*. Ferrovia Palermo-Corleone (cap. 116-*bis* di entrata) (Di nuova istituzione) . . . . per memoria

—

Totale generale delle variazioni della spesa + 1,827,938,500

Visto d'ordine di Sua Maestà il Re:
Il ministro del tesoro: SCHANZER.
Il ministro dei lavori pubblici: PEANO.

Regio decreto 8 *luglio* 1920, *n.* 973, *che apporta modificazioni a quello* 2 *settembre* 1919, *n.* 1588, *relativo alla sistemazione del personale avventizio delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 2 settembre 1919, n. 1588;

Visto l'art. 1 (ultimo comma) del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Sentito il Consiglio dei ministri e il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Agli articoli 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 13, 14, 16 e 17 del Regio decreto 2 settembre 1919, n. 1588, sono apportate le seguenti modifiche e aggiunte:

Alla prima parte del primo comma dell'art. 2, è sostituita la seguente:

« Saranno nominati aiutanti applicati in prova nel ruolo dei sottocapi ed applicati del personale esecutivo delle stazioni fino a concorrenza dei posti vacanti entro il 31 dicembre 1920 ed alle condizioni previste per il servizio di prova del regolamento del personale, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, salvo quanto dispone l'art. 2 del R. decreto-legge n. 2321, del 27 novembre 1919 ».

All'art. 3 è sostituito il seguente:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 luglio 1920, n, 167.

« Sono eccezionalmente ammessi alla nomina in prova, ove posseggano tutti gli altri requisiti e titoli di cui al precedente articolo, anche gli aiutanti applicati avventizi:

a) che abbiano compiuto il 35° anno di età dopo l'assunzione come avventizi ferroviari o in servizio militare, purchè alla data 30 giugno 1919 non abbiano superato il 40° anno di età;

b) che, pur non avendo compiuto al 30 giugno 1919 il 18° anno di età, abbiano, però, già superato il 17° ».

L'art. 4 è soppresso.

All'art. 5 è sostituito il seguente:

« Gli ex-aiutanti applicati avventizi che furono nominati in prova con qualifiche di grado inferiore potranno pure essere nominati aiutanti applicati in prova nel ruolo del personale delle stazioni purchè si trovino nelle condizioni previste dall'art. 2, tenuto conto anche del servizio prestato nelle attribuzioni di grado inferiore ».

Al primo comma dell'art. 6 è sostituito il seguente:

« Per gli aiutanti applicati in prova che si trovano o che saranno destinati nelle stazioni, la durata del servizio di prova è quella stessa stabilita per gli applicati delle stazioni dall'art. 68 del regolamento del personale, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393 ».

All'art. 8 è sostituito il seguente:

« Saranno nominate scrivane in prova, con decorrenza 30 giugno 1919, nei limiti dei posti vacanti al 31 dicembre 1920, quando abbiano dato prova di capacità, diligenza e buona condotta, le scrivane avventizie che alla data suddetta si trovavano in servizio negli uffici dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato da almeno un anno e posseggano i requisiti voluti dal regolamento approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, per l'ammissione del personale;

« A deroga dell'art. 31 del citato regolamento le successive vacanze saranno coperte per un quinto mediante pubblico concorso e per quattro quinti mediante concorso tra le vedove e le orfane di agenti che abbiano i requisiti stabiliti dal regolamento e segnatamente dall'art. 31 con precedenza alle vedove ed orfane di agenti morti in guerra ».

All'art. 10 alle parole: « L'Amministrazione delle ferrovie

dello Stato è autorizzata a nominare commesse di 2ª classe in prova » sono sostituite le parole: « saranno nominate commesse di 2ª classe in prova ».

All'art. 12 è sostituito il seguente:

« Saranno nominati in prova alle condizioni del regolamento approvato con decreto Luogotenenziale 18 agosto 1917, n. 1393, fino a concorrenza dei posti vacanti entro il 31 dicembre 1920 gli avventizi che prestarono servizio in mansioni corrispondenti a qualifiche di grado inferiore al 12°, che abbiano i requisiti regolamentari e che si trovino nelle seguenti condizioni:

« 1° i riassunti in servizio a norma dell'art. 1;

« 2° coloro che al 30 giugno 1919 abbiano prestato presso le ferrovie dello Stato servizio ininterrotto per non meno di tre mesi, cui abbia immediatamente preceduto od abbia fatto immediato seguito il servizio militare con almeno sei mesi in zona di operazioni;

« 3° coloro che al 30 giugno 1919 abbiano prestato servizio ininterrotto per non meno di sei mesi presso le ferrovie dello Stato, cui abbia immediatamente preceduto od abbia fatto immediato seguito il servizio militare per altri sei mesi almeno;

« 4° gli avventizi in servizio al 30 giugno 1919 che alla data stessa abbiano prestato servizio ininterrotto con tali qualifiche almeno per un anno ».

« Il personale femminile avventizio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che si trovi nelle condizioni del punto quarto del presente articolo ed abbia prestato servizio in attribuzioni di inservienza o di manovalanza, qualora sia in possesso dei requisiti prescritti dal precitato regolamento, sarà nominato in prova con la qualifica di manovale ».

« I posti così occupati, quando si renderanno vacanti, non saranno più coperti da donne ».

« Le disposizioni del presente articolo sono pure applicabili:

« *a*) agli assistenti tecnici e ai disegnatori avventizi;

« *b*) agli agenti rivestiti di tali qualifiche, nonchè agli aiutanti di 2ª classe o agli aiutanti (degli uffici) che si trovino inscritti nel ruolo aggiunto o appartengano al personale provvisorio e che ne facciano domanda entro tre mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto.

« Detti agenti saranno nominati in prova con la stipendio iniziale delle tabelle organiche nel grado 2° e a quelli appartenenti ai servizi costruzioni e lavori, muniti di diploma di geometra o di fisico-matematica, sarà lasciata la scelta per essere sistemati come assistenti tecnici o come disegnatori.

« Sono eccezionalmente ammessi alla nomina in prova, ove posseggano tutti gli altri requisiti o titoli di cui sopra, tutti gli agenti nominati nel presente articolo:

« *a*) che abbiano compiuto il 35° anno di età dopo l'assunzione come avventizi ferroviari o in servizio militare, purchè alla data 30 giugno 1919 non abbiano superato il 40° anno di età;

« *b*) che, pur non avendo compiuto al 30 giugno 1919 il 21° anno di età, se operai, ed il 18°, se con altra delle qualifiche indicate nel primo comma del presente articolo, abbiano però superato il 20° ed il 17° ».

All'art. 13 è sostituito il seguente:

« Per gli agenti appartenenti al personale esecutivo e di cui agli articoli 10 e 12 in prova al 30 giugno 1919 o assunti in prova dopo tale data, la durata del servizio di prova prevista dall'articolo 68 del regolamento per il personale approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, potrà essere eccezionalmente ridotta fino a sei, dodici e diciotto mesi, per coloro che contino un precedente servizio ininterrotto, computato, come all'articolo 2, rispettivamente di più di 4, di 2 e di 1 anno ».

All'art. 14 è sostituito il seguente:

« Le nomine in prova avranno la decorrenza dal 30 giugno 1919 a tutti gli effetti per gli avventizi in servizio alla stessa data, e ai soli effetti dell'anzianità di servizio per coloro che siano stati riassunti posteriormente per essersi a tale data trovati alle armi come richiamati.

« Dal compimento del 18° o del 21° anno di età per gli avventizi di cui al primo comma punto *b*), dell'art. 3° e 5° comma punto *b*) dell'art. 12 ».

All'art. 16 è sostituito il seguente:

« Per determinare l'anzianità agli effetti della iscrizione nei ruoli del personale si terrà conto della durata del servizio militare e, in mancanza, della durata del servizio ferroviario.

« A parità di condizioni e requisiti, avranno la precedenza gli agenti mutilati, feriti di guerra o decorati al valore ».

All'art. 17 è sostituito il seguente:

« Agli avventizi che al 30 giugno 1920 abbiano compiuto sei mesi di servizio ininterrotto ed entro il 30 settembre 1920 cessino dal servizio per qualsiasi motivo, esclusi i disciplinari, sarà corrisposto un compenso pari a giornate due e mezzo di paga (compreso il caro-viveri in quanto corrisposto) per ogni mese di servizio, col minimo di una mensualità ».

Ordiniamo che la presente munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 8 luglio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

Ordine di servizio N. 82.

Regolamento sui trasporti per conto delle società cooperative per la costruzione di case popolari ed economiche, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato.

È stato provveduto alla stampa del regolamento che disciplina la concessione del ribasso del 50%, di cui il Regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2350, sui prezzi di trasporto degli operai, materiali e mezzi d'opera occorrenti alle cooperative ferroviarie che provvedono alla costruzione di case popolari ed economiche nelle città dove hanno sede le Direzioni dei Compartimenti.

Tale regolamento sarà distribuito alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 83.

Ammissione al servizio cumulativo del " Raccordo Gardenia „ della ferrovia Reggio Emilia - Ciano D'Enza.

Dal giorno 26 luglio 1920 il « Raccordo Gardenia » della ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza, abilitato al servizio della grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, nonchè dei veicoli e del bestiame, limitatamente ai trasporti a carro completo o da considerarsi come tali, viene ammesso per i trasporti stessi al servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato (comprese le linee in esercizio speciale) e con le altre Amministrazioni secon-

darie già in rapporti di servizio cumulativo con la ferrovia Reggio-Ciano.

Per la tassazione, esecuzione ed istradamento dei trasporti in servizio cumulativo da e per il « Raccordo Gardenia » valgono, senza alcuna restrizione, le disposizioni e norme in vigore per il servizio cumulativo con la ferrovia Reggio-Ciano.

La distanza tassabile del « Raccordo Gardenia » dalla stazione di transito di Reggio Emilia è di km. 5.

Tale distanza di km. 5 viene stabilita, dalla data suddetta, come minima tassabile per tutti i trasporti sulla ferrovia Reggio-Ciano.

In relazione a quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1 aprile 1915) all'« Elenco alfabetico », pagina 15, devesi inserire nella sede opportuna il nome del Raccordo Gardenia con l'indicazione del numero 58, ed alla pagina 58, devesi inserire nel prospetto dopo « Piazzola Quattro Castella »:

Raccordo Gardenia / id. / 5 / G (1) / A / P (1) / VB
/ — / — / — / — / — / — / —

riportando in calce al prospetto stesso la seguente annotazione: (1) *Limitatamente ai trasporti a carro completo o da considerarsi come tali.*

Nel volume « Tariffe e condizioni pel trasporto delle cose » (edizione 16 maggio 1918) il primo capoverso della nota (9) a pagina 141 deve essere così modificato:

« Nei riguardi di questa ferrovia la distanza minima tassabile per tutti i trasporti è di km. 5. Inoltre è esclusa, per i trasporti, ecc. ecc. ».

Inoltre nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1 agosto 1918) devesi inserire a pagina 21 il nome del « Raccordo Gardenia » con l'indicazione della linea 603.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

L'Amministratore generale
R. De Cornè.

Ordine di servizio N. 84.

Servizio merci nella stazione di Ponte di Brenta.

La stazione di Ponte di Brenta, attualmente abilitata ai trasporti a piccola velocità ordinaria a carro completo con le norme indicate nell'avvertenza *C* a pagina 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), viene ammessa ai trasporti stessi con le norme suindicate ma *senza bisogno della preventiva autorizzazione*.

In conseguenza di ciò, a pagina 46 del prontuario suddetto, di contro al nome della stazione di Ponte di Brenta, nella colonna 10, di fianco alla lettera *O* dovrà sostituirsi il richiamo (5) col richiamo (14) riportando in calce alla pagina stessa la corrispondente nota (14). *Limitatamente ai trasporti a carro completo con applicazione delle tasse in base all'avvertenza* C *a pagina* 5 *senza bisogno di preventiva autorizzazione.*

Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 5 e 22.

Il Direttore generale dell'esercizio
C. CROVA.

Circolare N. 38.

Viaggi con biglietti a tariffa ridotta *Serie C* in servizio diretto con le linee sarde dello Stato e in servizio interno sulle linee stesse.

In relazione a quanto è stato stabilito per i viaggi a tariffa ridotta in serizio diretto fra le stazioni delle linee sarde dello Stato e le stazioni del continente o della Sicilia, si dispone che anche per i

viaggi degli agenti ferroviari e famiglie e in genere di tutte le persone aventi titolo alla concessione di biglietti a tariffa ridotta *serie C* sia, fino a nuovo avviso, provveduto nel modo seguente:

a) il servizio diretto è ammesso soltanto da e per le stazioni sarde dello Stato indicate nell'allegato al punto 123 del *Bollettino commerciale* n. 11-1920.

Per tali viaggi si rilascia un unico biglietto a tariffa ridotta *serie C* valido per l'intero percorso dalle stazioni delle linee sarde dello Stato alle stazioni del continente o della Sicilia, o viceversa.

Per la tassazione di tali biglietti le stazioni si debbono attenere alle disposizioni di cui al punto 38 del *Bollettino commerciale* n. 3-1920, applicando per il percorso sardo e per la traversata marittima i prezzi per i viaggi degli impiegati dello Stato, indicati nell'allegato all'anzidetto punto 123.

b) Per i viaggi da e per le stazioni sarde dello Stato non comprese nell'allegato al punto 123 del citato *Bollettino commerciale* n. 11-1920 si rilasciano due separati biglietti a tariffa ridotta *serie C* da computarsi nella medesima concessione, l'uno per il percorso esclusivamente delle ferrovie sarde dello Stato e l'altro per il percorso fra lo scalo marittimo di Terranova Pausania e la stazione del continente o della Sicilia, o viceversa.

La tassazione per il percorso sulle linee sarde dello Stato deve essere fatta in base alla tariffa differenziale tuttora vigente su dette linee per i viaggiatori fruenti della concessione speciale *C*.

Per quanto riguarda i viaggi in servizio esclusivamente interno sulle linee sarde dello Stato valgono per la tassazione le norme di cui al secondo comma del precedente punto *b*).

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

Comunicazioni.

Riammissioni alle gare. — Con decreto 10 aprile 1919, n. 157-*ter*, del Ministero della guerra è stato riammesso a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni l'impresario costruttore Messina Luca Alfonso di Francesco da Monteleone Calabro, il quale era stato escluso dalle dette contrattazioni col decreto 29 aprile 1915, n. 157-*bis*, come da pubblicazione fatta nel Bollettino n. 20 del 18 maggio 1915.

Con decreto 30 aprile 1920, n. 1757 del Ministero della guerra è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni la ditta Lombroso Giacomo di Milano, stata esclusa dalle dette contrattazioni con decreto del 12 gennaio 1916, n. 89, come da pubblicazione fatta nel Bollettino n. 5 del 3 febbraio 1916.

ANNO XIII – N. 31 29 LUGLIO 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2888) 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Parte terza. — **Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata:***

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

REGIO DECRETO-LEGGE 19 *ottobre* 1919, *n.* 2214, *che detta norme circa l'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione involontaria* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti i decreti Luogotenenziali 17 novembre 1918, n. 1698, 17 novembre 1918, n. 1911, 5 gennaio 1919, n. 6, 9 febbraio 1919, n. 212, e il decreto Reale 7 settembre 1919, n. 1679;

Considerata la necessità e l'urgenza di riorganizzare e completare il servizio del collocamento nel Regno, e la necessità di stabilire l'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione involontaria;

Sentita la Giunta esecutiva per il collocamento istituita in base all'art. 22 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1911;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio, il lavoro e gli approvvigionamenti e consumi alimentari, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato per l'interno presidente del Consiglio dei ministri e coi Nostri ministri segretari di Stato per il tesoro, per gli affari esteri, per l'agricoltura, per i lavori pubblici, per i trasporti marittimi e ferroviari, per le terre liberate, per l'istruzione pubblica, per l'assistenza militare, per le poste i telegrafi e i telefoni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 dicembre 1919, n. 291.

TITOLO I.

Organizzazione e vigilanza.

Art. 1.

La direzione e il coordinamento dei servizi per il collocamento e per l'assicurazione contro la disoccupazione nel Regno, sono affidati ad un ufficio nazionale che riunisce in sè gli uffici istituiti con l'art. 19 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1911 e con l'art. 28 del decreto Luogotenenziale 5 gennaio 1919, n. 6.

La Commissione centrale e la Giunta esecutiva costituite dall'articolo 21 e seguenti del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1911, per i servizi di collocamento, esercitano le loro funzioni anche per il servizio del sussidi di disoccupazione.

La direzione e la sorveglianza locale sui servizi per il collocamento e la disoccupazione, alla dipendenza dell'ufficio nazionale, sono esercitati nei modi stabiliti degli articoli seguenti da Giunte provinciali per il collocamento e la disoccupazione e da commissari locali di vigilanza.

Le Commissioni provinciali istituite a norma dell'art. 12 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1911, e quelle istituite a norma dell'art. 15 del decreto Luogotenenziale 5 gennaio 1919, n. 6, sono disciolte e cessano di funzionare all'entrata in vigore del presente decreto.

Per l'amministrazione del fondo nazionale per la disoccupazione del quale all'art. 23, ed in generale per quanto concerne le sue attribuzioni in materia di assicurazione contro la disoccupazione, la giunta esecutiva centrale può delegare funzioni permanenti a taluno dei propri membri, con le norme che saranno stabilite con decreto del ministro per l'industria, il commercio ed il lavoro, sentita la giunta stessa.

Qualora il presidente della giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione sia scelto al di fuori dei componenti della Commissione centrale per il collocamento e la disoccupazione, esso fa parte di diritto della Commissione stessa.

Art. 2.

E' costituita in ogni Provincia una Giunta per il collocamento e la disoccupazione, presieduta da un magistrato scelto dal presidente del tribunale che ha sede nel capoluogo della Provincia, e composta da:

a) un ragioniere scelto fra i funzionari di ragioneria della prefettura o dell'Intendenza di finanza;

b) un rappresentante effettivo ed uno supplente degli uffici di collocamento esistenti nella Provincia;

c) un rappresentante effettivo ed uno supplente delle Casse professionali di assicurazione contro la disoccupazione, eventualmente esistenti nella Provincia:

d) l'ingegnere capo dell'Ufficio del genio civile o un suo delegato;

e) un rappresentante effettivo ed uno supplente dell'Opera nazionale dei combattenti designati per ogni Provincia dal Consiglio dell'Opera;

f) tre rappresentanti effettivi e due supplenti dei datori di lavoro e tre rappresentanti effettivi e due supplenti dei lavoratori, nominati con le norme contenute negli articoli 12 e 14 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1911, fino a quando non potrà avere applicazione l'art. 3 del presente decreto.

Finchè non siano stabilite dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, sentita la Giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione, le norme per la designazione dei rappresentanti indicati alle lettere *b)* e *c)*, essi saranno designati dalla Giunta stessa fra i presidenti degli Uffici di collocamento e delle Casse professionali nella Provincia.

Quando ad una Cassa di disoccupazione sono inscritti più di 200 appartenenti al personale non operaio dipendente da aziende private, su richiesta di almeno la metà di essi saranno chiamati a far parte della Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione che amministra la detta Cassa un rappresentante effettivo ed uno supplente degli esercenti di aziende private ed un rappresentante effettivo ed uno supplente del personale non operaio delle aziende private, nominati analogamente a quanto è prescritto ai comma precedenti.

Art. 3.

A partire dal giorno che sarà stabilito con decreto del Ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, sentita la giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione, i rappresentanti delle classi interessate nelle Giunte provinciali e nella Commissione centrale per il collocamento e la disoccupazione saranno designati direttamente dai lavoratori ed impiegati iscritti obbligatoriamente alle Casse d'assicurazione contro la disoccupazione e dai datori di lavoro che eseguiscono i versamenti di contributi nelle Casse stesse con le norme che saranno determinate con lo stesso o con altro decreto, in egual modo emanato.

Art. 4.

La Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione:

1° sorveglia il funzionamento degli Uffici locali di collocamento e delle commissioni comunali di avviamento al lavoro;

2° coordina il collocamento quale stanza di compensazione della mano d'opera nella Provincia, mediante apposito ufficio esecutivo alla sua dipendenza, e può affidare le funzioni stesse, sempre sotto la propria vigilanza, ad altro ufficio provinciale di collocamento già autorizzato, che dia garanzia di buon funzionamento;

3° amministra la Cassa provinciale mista di assicurazione e le sue sezioni professionali, e controlla e sorveglia il servizio di distribuzione dei sussidi sia da parte della Cassa stessa, sia da parte delle Casse professionali della provincia;

4° dà agli organi erogatori la preventiva autorizzazione per il pagamento dei sussidi di disoccupazione, a norma dell'art. 36;

5° fa proposte e dà pareri sulla concessione degli anticipi per la esecuzione di opere pubbliche, e sorveglia l'impiego ed il ricupero delle somme anticipate;

6° fa proposte e dà pareri sull'anticipazione di fondi ai Gruppi cooperativi, di cui all'art. 22; sorveglia l'impiego ed il ricupero delle somme anticipate;

7° compie gli altri atti e le funzioni previsti dalle disposizioni vigenti o da esso deferiti al Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro, Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione, e fa ad esso le proposte ritenute più idonee per eliminare la disoccupazione nella Provincia.

Art. 5.

Il ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, sentita la Giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione, potrà affidare l'incarico di commissari locali di vigilanza sul collocamento e sulla disoccupazione ai capi dei circoli d'ispezione dell'industria e del lavoro, e, dove essi manchino, o lo consiglino speciali condizioni, agli ispettori dell'emigrazione, ai direttori delle cattedre ambulanti d'agricoltura, ad altri funzionari residenti sul luogo, per zone e circoscrizioni opportunamente designate.

Art. 6.

I commissari locali di vigilanza curano, alla dipendenza del direttore generale dell'ufficio nazionale, che siano esattamente applicate le disposizioni sul collocamento e contro la disoccupazione; predispongono la istruttoria per l'istituzione degli organi per il collocamento, ed eseguono le ispezioni ed i controlli che ritengono necessari sul funzionameno sia degli organi stessi che delle Casse di disoccupazione.

Possono essere delegate ai commissari di vigilanza, sentita la Giunta esecutiva centrale, altre funzioni per l'applicazione delle norme vigenti in materia di collocamento e di disoccupazione.

Art. 7.

Il collocamento della mano d'opera è eseguito a mezzo degli uffici previsti dall'art. 1 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1911, che abbiano preventivamente ottenuto l'autorizzazione del ministro per l'industria, il commercio ed il lavoro, il quale ne stabilisce la circoscrizione e le modalità di funzionamento.

Qualora lo consiglino speciali condizioni, possono essere autorizzati a funzionare anche uffici non costituiti secondo le norme del decreto predetto, semprechè non siano esercitati a scopo di lucro.

Oltrechè per Comune e per Provincia, gli uffici di collocamento possono, ove ciò risulti opportuno, essere costituiti per più Comuni, per mandamento, per circondario, o per zona che comprenda più Provincie

Gli uffici di collocamento autorizzati a funzionare sono registrati in apposito elenco presso l'Ufficio nazionale e possono ottenere dal Ministero sussidi d'incoraggiamento, qualora dimostrino, con un piano amministrativo-finanziario, di essere in grado di funzionare efficacemente.

Soltanto quando abbiano già esplicato la loro attività, gli Uffici di collocamento registrati possono ottenere dal Ministero l'assegnazione di contributi continuativi, il cui ammontare sarà commisurato ai risultati ottenuti, ai collocamenti effettivamente eseguiti, ed all'importanza degli Uffici.

I provvedimenti di cui al presente articolo sono presi sentita la Giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione.

Art. 8.

Il collocamento del personale non operaio dipendente da aziende private (impiegati e commessi) è fatto normalmente dagli organi provinciali per il collocamento previsti al n. 2 dell'art. 4 del presente decreto, tenendo però registri e documenti separati da quelli per il collocamento della mano d'opera.

Possono essere autorizzati ad eseguire il collocamento del personale non operaio delle aziende private anche gli uffici speciali di collocamento concordati tra le due classi interessate o istituiti da una di esse, purchè col riconoscimento anche soltanto di fatto dell'altra classe e gli altri uffici registrati.

Art. 9.

Il Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro - Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione - può dispensare dall'obbligo di addivenire alla formazione delle Commissioni comunali di avviamento al lavoro, laddove funzionino uffici di collocamento per gruppi di Comuni, o eccezionalmente lo consiglino altre speciali circostanze.

I Comuni e le Provincie sono in ogni caso tenuti a prestare il loro concorso per il servizio di collocamento, ai termini dell'art. 17 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1911. Le spese per la istituzione ed il funzionamento delle Commissioni comunali di avviamento al lavoro sono a carico dei Comuni.

Art. 10.

Presso gli uffici di collocamento e presso le Commissioni di avviamento al lavoro, a cura dei prefetti, dei sindaci, delle organizzazioni operaie e padronali, debbono essere depositate le tariffe concordate con carattere generale per un determinato mercato di lavoro o per ciascuna industria o professione.

L'Ufficio di collocamento non può proporre il collocamento a condizioni inferiori a quelle stabilite nelle tariffe depositate.

Art. 11.

I datori di lavoro, comprese le pubbliche amministrazioni, che non intendano assumere direttamente, o per mezzo dei propri incaricati, la mano

d'opera loro necessaria, sono tenuti a rivolgersi agli uffici autorizzati di collocamento, indicando il numero di operai occorrenti, le categorie di mestiere e le condizioni di lavoro e di salario offerte.

E' vietato l'esercizio della mediazione di mano d'opera a scopo di lucro.

Il datore di lavoro che assuma operai per mezzo di mediatori è punito con multa da L. 10 a L. 100 per ogni operaio assunto.

Uguale pena è applicabile al mediatore; e, se si tratta di agenti di affari, può esserne sospeso o vietato l'esercizio.

In caso di recidiva al mediatore può essere applicata la detenzione fino ad un massimo di 30 giorni.

Art. 12.

Ogni operaio deve essere munito di libretto conforme al modello approvato dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, sentita la Giunta esecutiva ceantrale per il collocamento e la disoccupazione.

Il libretto deve essere fornito all'operaio dalla Ditta presso la quale si troverà al lavoro alla data da stabilirsi con decreto del ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, o dalla Ditta presso la quale si recherà a lavorare ulteriormente, qualora a quell'epoca si trovi disoccupato.

All'atto del rilascio del libretto la Ditta deve inviare alla Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione un tagliando annesso al libretto, col quale si certifica la avvenuta consegna.

Nel libretto debbono, a cura della Ditta, essere trascritte le successive variazioni concerneti l'ammissione e la dimissione dal lavoro.

All'operaio che si trovi disoccupato alla entrata in vigore del presente articolo è rilasciata, a cura dell'Ufficio di collocamento presso il quale è inscritto, una speciale tessera di disoccupazione.

Le contravvenzioni alle disposizioni del presente articolo sono punite con ammenda da L. 10 a lire 100 per ogni libretto al quale la contravvenzione si riferisce.

Art. 13.

Il libretto di operaio di cui all'art. 12 è depositato presso il datore di lavoro dal quale il titolare del libretto è occupato, e deve essergli restituito all'atto del licenziamento.

Per potersi inscrivere ad un organo di collocamento il titolare deve depositare presso il medesimo il libretto di operaio.

E' sospeso il collocamento ed il pagamento dei susisdi di disoccupazione per l'operaio il cui libretto presenti tracce di alterazioni o manomissioni.

Sentita la Giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione, saranno, con decreto del ministro per l'industria, il commercio ed il lavoro, stabilite le norme e le cautele per le eventuali regolarizzazioni e per la rinnovazione dei libretti smarriti, alterati o manomessi.

Art. 14.

Ogni quindicina i datori di lavoro debbono notificare al competente organo di collocamento i nomi e le qualifiche degli operai assunti al lavoro nella quindicina stessa.

Art. 15.

Gli impiegati di aziende private soggetti alla assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione debbono essere muniti del libretto di impiego conforme al modello approvato dal ministro per l'industria, il commercio ed il lavoro, sentita la Giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione.

Sono aplicabili agli impiegati suddetti gli articolo 12, 13 e 14 del presente decreto.

Art. 16.

Agli organi per il collocamento che commettono infrazioni alle disposizioni vigenti ed alle istruzioni ricevute, possono essere applicati dal ministra per l'industria il commercio ed il lavoro sentita la Giunta esecutiva centrale:

1° la censura;

2° la sospensione del sussidio o contributo;

3° la sospensione del funzionamento per un periodo da uno a sei mesi;

4° la revoca della registrazione e della conseguente autorizzazione al funzionamento.

Nei casi di cui ai nn. 3 e 4 può essere nominato un commissario pel prosieguo delle funzioni, fino alla reintegra o alla costituzione di un nuovo organo di collocamento.

Per le spese relative gli uffici e gli Enti che li hanno istituiti possono rivalersi contro gli amministratori dell'organo di collocamento, che, per propria colpa o dolo, abbiano dato luogo ai provvedimenti di cui al presente articolo.

Art. 17.

Il collocamento di operai per lavori da eseguirsi all'estero è fatto sotto la vigilanza del Commissariato generale dell'emigrazione, dal quale sono esaminate le richieste di operai in conformità delle disposizioni vigenti, e sono stabilite le norme per l'esecuzione delle richieste approvate.

Fra l'Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione e il Commissariato generale dell'emigrazione verrà stabilita una regolare comunicazione di notizie sul mercato del lavoro in relazione al collocamento della mano d'opera.

Art. 18.

Alle spese occorrenti per l'esecuzione del presente decreto sarà provveduto sul fondo di cui all'art. 23.

TITOLO II.

Anticipazioni per lavori.

Art. 19.

E' autorizzata l'inscrizione, nello stato di previsione del Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro, della somma di L. 50 milioni, che sarà versata a un conto corrente col tesoro, affinchè l'Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione possa provvedere ad anticipazioni agli enti locali, allo scopo di combattere la disoccupazione.

Art. 20.

La Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione potrà proporre al Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro, che, per combattere e prevenire la disoccupazione, vengano assegnate ai Comuni ed ai Consorzi, a titolo d'anticipazione, somme per l'immediato inizio di opere pubbliche d'interesse locale, per le quali siano dalle leggi previsti concorsi e sussidi dello Stato o anche soltanto mutui di favore da parte della Cassa dei depositi o prestiti, o siano in corso le relative istruttorie.

Qualora siavi urgenza di dar lavoro ai disoccupati le anticipazioni possono essere concesse anche prima che sia approvato il progetto delle opere.

In ogni caso però la proposta deve essere accompagnata da parere dell'ingegnere capo del genio civile o di un suo delegato, che constati la pubblica utilità dell'opera, ne determini, in via provvisoria, l'ammontare, ove il progetto non sia già approvato, ed occorrendo stabilisca le norme a condizione cui dovrà attenersi il Comune od il Consorzio nell'eseguire il lavoro.

L'anticipazione viene concessa in base ad assenso anche telegrafico dell'Ufficio nazionale, e si provvederà gradualmente ai relativi pagamenti in base a dichiarazioni dell'ingegnere capo del genio civile o del suo delegato cui spetterà la sorveglianza sugli apprestamenti tecnici e sull'inizio dei lavori.

Le somme anticipate saranno dai Comuni reintegrate dopo la effettiva concessione dei sussidi, concorsi e mutui, o delle anticipazioni di cui all'articolo 12 del decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 107. Saranno presi all'uopo accordi fra il Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro e quello dei lavori pubblici e le altre Amministrazioni competenti per il diretto passaggio delle somme al fondo al quale è dovuto il reintegro.

Art. 21.

Sul conto corrente di cui all'art. 19 possono, dalle Giunte provinciali per il collocamento e la disoccupazione previo assenso dell'Ufficio nazionale, essere concesse anticipazioni ai seguenti scopi:

1° pagamento di spese di viaggio ad operai e braccianti inscritti alle casse di disoccupazione e di disoccupati, per recarsi nel luogo di esecuzione dei lavori, nei quali abbiano trovato occupazione ad opera degli organi di collocamento;

2° pagamento di spese per alloggiare gli operai e braccianti stessi;

3° pagamento di spese per provvedere ai bisogni, sia con la istituzione di cucine e con l'acquisto di oggetti di prima necessità, sia con l'anticipo di tutto il salario giornaliero o di parte di esso, finchè non abbia avuto luogo la prima paga effettiva da parte del datore di lavoro.

Il Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro, d'accordo con quello da cui dipendono i lavori in cui gli operai hanno trovato il collocamento, stabilirà le norme per la restituzione delle somme anticipate ai termini del presente articolo.

Art. 22.

Gli operai inscritti come disoccupati presso gli organi di collocamento, dei quali non sia possibile il rapido avviamento al lavoro, potranno, previo assenso dell'Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione, essere costituiti in gruppi cooperativi per mestieri, con le norme fissate nello statuto tipo, che sarà approvato dal Ministero, su parere della Giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione.

I gruppi cooperativi possono chiedere la inscrizione nel registro delle cooperative della rispettiva Provincia di cui all'art. 14 del regolamento approvato con decreto Reale del 12 febbraio 1911, n. 278, e l'ammissione agli appalti indicati dalle leggi 12 maggio 1904, n. 178, 19 aprile 1906, n. 126, e 25 giugno 1909, n. 422. Anche prima che tali provvedimenti abbiano avuto luogo, potranno essere affidati ai gruppi cooperativi regolarmente costituiti in base allo statuto tipo, cottimi fiduciari per l'esecuzione dei lavori in economia.

Previa autorizzazione dell'Ufficio nazionale le Giunte provinciali per il collocamento e la disoccupazione possono anticipare fondi, sul conto corrente di cui all'art. 19, ai gruppi cooperativi, per assunzione di lavori, in misura proporzionale all'importanza e alla durata dei lavori stessi.

Le Giunte cureranno a tempo opportuno il ricupero delle somme anticipate secondo le norme fissate dallo statuto tipo dei gruppi cooperativi.

TITOLO III.

Assicurazione contro la disoccupazione involontaria per mancanza di lavoro.

Art. 23.

E' costituito presso l'Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione un fondo nazionale per la disoccupazione involontaria, formato come segue:

1° le somme che rimarranno disponibili sul fondo di disoccupazione costituito in base al decreto 29 aprile 1917, n. 670; e su quelli stanziati con decreti Luogotenenziali 17 novembre 1918, n. 1911, e n. 1698, e con decreto Reale 7 settembre 1919, n. 1679;

2° una quota dei contributi per l'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione di competenza delle Casse miste provinciali e delle Casse professionali a mente del successivo art. 34;

3° una annualità che a partire dall'esercizio 1820-21 sarà inscritta nella parte straordinaria del bilancio del Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro e per i primi tre esercizi sarà di lire 40 milioni.

A partire dal successivo esercizio la misura dell'annualità sarà stabilita con Regio decreto, promosso dai ministri per l'industria il commercio ed il lavoro e per il tesoro, e non potrà in nessun caso superare il terzo della media dei sussidi corrisposti nel triennio precedente.

Il fondo è amministrato dalla Giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione, alla quale, a tale scopo, sono aggiunti il direttore generale della Cassa nazionale per le assicurazioni sociali e il capo dell'ufficio tecnico attuariale presso il Ministero dell'industria, commercio e lavoro.

Art. 24.

La Giunta centrale esecutiva per la disoccupazione:

1° coordina e sorveglia il funzionamento delle Casse provinciali miste e professionali per la disoccupazione;

2° sovviene mediante il fondo di cui all'articolo precedente, le Casse stesse, secondo il bisogno accertato ed in conformità alle norme che verranno stabilite con decreto Reale;

3° anticipa sul fondo di cui al precedente articolo le somme occorrenti per il primo funzionamento delle Casse surriferite, salvo conguaglio successivo;

4° propone l'assegnazione di sovvenzioni e contributi a favore delle Casse di disoccupazione istituite pei lavoratori pei quali non è obbligatoria l'inscrizione alle Casse provinciali e professionali.

Art. 25.

Sono soggetti all'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione involontaria per mancanza di lavoro gli operai di ambo i sessi, i quali siano occupati alle dipendenze altrui e siano retribuiti a salario fisso, o a cottimo, e così pure i dipendenti non operai delle aziende private, i quali godano complessivamente una retribuzione non superiore a quella stabilita come limite massimo per l'obbligo dell'assicurazione contro la invalidità e la vecchiaia.

Sono esclusi dall'obbligo dell'assicurazione:

1° coloro che non hanno compiuto il 15° anno e coloro che hanno compiuto il 65° anno di età;

2° i lavoratori a domicilio e gli addetti ai servizi domestici;

3° i lavoranti fissi alle dipendenze dello Stato, delle provincie e dei comuni.

Con decreto del ministro per l'industria, il commercio ed il lavoro, sentita la Giunta centrale esecutiva per la disoccupazione, possono essere esonerate dall'obbligo dell'assicurazione speciali categorie di lavoratori che non si prestino al controllo dell'assicurazione e che siano addetti a lavorazioni di breve durata.

Con decreto in egual modo emanato potranno essere stabilite norme per la concessione sul fondo nazionale per la disoccupazione involontaria di sovvenzioni e di contributi dello Stato a Casse volontarie di assicurazione che si formino contro la disoccupazione involontaria a favore delle categorie escluse dall'obbligo di cui al presente articolo.

Art. 26.

Sono istituite in ogni provincia Casse miste obbligatorie di assicurazione contro la disoccupazione, amministrate dalla Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione, secondo lo statuto modello e le altre norme per la costituzione e la gestione amministrativa e contabile delle Casse, che saranno approvate dal ministro per l'industria, il commercio ed il lavoro, sentita la Giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione ed il Comitato permanente del Consiglio superiore della previdenza e delle assicurazioni.

Art. 27.

Ogni operaio può essere inscritto ad una sola Cassa di assicurazione contro la disoccupazione.

Sono escluse dall'obbligo dell'inscrizione presso le Casse miste provinciali coloro che dimostrino di essere inscritti a Casse professionali di cui agli articoli seguenti.

Art. 28.

Quando, per particolari condizioni di luogo o di rischio, o per altre circostanze, ne sia riconosciuta la necessità e la convenienza, con decreto del ministro per l'industria il commercio ed il lavoro sentita la Giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione può essere dichiarata obbligatoria l'appartenenza dei lavoratori di determinate categorie, per una o più Provincie, a speciali Casse professionali obbligatorie di assicurazione contro la disoccupazione involontaria, amministrate con la rappresentanza delle classi interessate e dello Stato.

Con decreto dello stesso ministro sarà stabilito lo statuto modello per le Casse obbligatorie.

Con le medesime norme possono essere autorizzate a funzionare speciali sezioni professionali presso le Casse miste provinciali quando nella Provincia esistano in prevalenza nuclei operai di determinate professioni.

Tali sezioni professionali sono amministrate dalla Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione.

Art. 29.

Possono essere autorizzate ad esercitare l'assicurazione contro la disoccupazione in conformità del presente decreto le Casse professionali istituite di organizzazioni di mestiere o mediante accordi fra datori di lavoro e lavoratori.

Per essere autorizzate le Casse professionali debbono presentare domanda all'Ufficio nazionale corredata dello statuto, di un prospetto indicante il numero degli inscritti distribuiti per categoria, e dei bilanci dei precedenti esercizi, per quelle Casse che abbiano funzionato in precedenza.

Lo statuto dovrà essere conformato alle disposizioni della presente legge e dovrà stabilire che così lo Stato come i datori di lavoro, chiamati a contribuire al fondo disoccupazione, abbiano una rappresentanza nel Consiglio di amministrazione della Cassa professionale eguale rispettivamente a quella degli assicurati.

L'autorizzazione sarà conferita con decreto del ministro per l'industria, il commercio ed il lavoro, sentita la Giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione e sentito il Comitato permanente del Consiglio superiore della previdenza e delle assicurazioni.

Le Casse professionali devono ricevere fra i loro iscritti anche i lavoratori non organizzati che ne facciano domanda purchè appartengano alle categorie di mestiere per le quali le Casse funzionano.

Art. 30.

E' data facoltà al Governo del Re, sentita la Commissione centrale per il collocamento e la disoccupazione ed il Consiglio superiore della previdenza e delle assicurazioni, di provvedere a coordinare il funzionamento dei servizi

per la disoccupazione con quelli della Cassa nazionale per le assicurazioni sociali.

Art. 31.

In via provvisoria e fino a nuova disposizione i contributi da versare alle Casse di assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione sono stabiliti nella seguente misura:

Classe di retribuzione giornaliera o ragguagliata a giorno	Contributo		
	Quindicinale	Settimanale	Giornaliero
1°) fino a L. 4	0,70	0,35	0,06
2°) oltre L. 4 fino a L. 8	1,40	0,70	0,12
3°) oltre L. 8	2,10	1,05	0,18

I contributi sono per metà a carico del datore di lavoro e per metà a carico del lavoratore o impiegato; ma il datore di lavoro è responsabile del loro versamento da effettuarsi non più tardi del giorno in cui ha luogo il pagamento dei salari.

La quota a carico del lavoratare o impiegato potrà essere ritenuta sulla rispettiva retribuzione.

La determinazione delle retribuzioni giornaliere sarà stabilita mediante tabelle di salari medi, secondo le norme che verranno dettate nel regolamento.

Il contributo non è dovuto per gli operai che si trovano disoccupati durante il periodo di disoccupazione involontaria per mancanza di lavoro.

Art. 32.

Alla fine di ogni esercizio finanziario potrà, con decreto del ministro per l'industria, il commercio ed il lavoro, sentita la Giunta centrale esecutiva per il collocamento e la disoccupazione essere modificata la misura dei contributi per le Casse le cui entrate non siano sufficienti al pagamento dei sussidi.

Alla fine di ogni triennio, potrà con decreto del ministro per l'industria il commercio ed il lavoro, sentita la Giunta centrale predetta, procedersi alla graduazione dei contributi in rapporto a singole classi di rischio.

Art. 33.

Il versamento dei contributi sarà effettuato normalmente mediante marche. Fino a quando non sia possibile provvedere in tal modo, potrà essere

effettuato, con le norme che saranno stabilite dal Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro (Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione), a mezzo degli uffici postali o altrimenti; con le norme predette potrà anche essere disposto il prelevamento di una percentuale a titolo di compenso per l'incasso.

I contributi competono alla Cassa presso la quale l'assicurato è inscritto, anche se egli si trovi al momento temporaneamente nel territorio di giurisdizione di altra Cassa.

Art. 34.

Una parte dei contributi riscossi per l'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione, nella misura che sarà stabilita con decreto del ministro per l'industria, il commercio ed il lavoro, verrà assegnata al fondo nazionale di cui all'art. 23.

Art. 35.

Le Casse di disoccupazione corrispondono un sussidio giornaliero di disoccupazione, ragguagliato al contributo pagato, e che è stabilito nella misura sotto indicata:

Classi di contributo	Sussidio giornaliero
—	—
I	L. 1,25
II	» 2,50
III	» 3,75

In nessun caso però il sussidio può superare la metà della retribuzione giornaliera.

Il sussidio di disoccupazione è concesso a decorrere dall'ottavo giorno di disoccupazione e per la durata massima di 120 giorni durante l'anno solare.

Il diritto al sussidio per gli impiegati di aziende private, comincia a decorrere dall'ottavo giorno successivo alla scadenza di un periodo di tempo corrispondente all'indennità di licenziamento ricevuta.

Non si danno sussidi per le giornate festive.

Dopo il godimento del sussidio per il periodo previsto nel presente articolo, l'assicurato non potrà ricominciare a percepire il sussidio di disoccupazione se non dopo trascorsi almeno sei mesi dall'ultimo giorno di disoccupazione sussidiata, ferma rimanendo in ogni caso l'altra limitazione dei 120 giorni di cui al terzo comma dell'attuale articolo.

Dà diritto a sussidio unicamente la disoccupazione involontaria per mancanza di lavoro.

Non dà diritto a sussidio lo disoccupazione nei periodi di stagione morta per le lavorazioni stagionali, a meno che non sia pagato ,dagli operai che vi sono soggetti, uno speciale supplemento di contributo, nella misura da stabilirsi nello statuto di ciascuna Cassa.

Con decreto del ministro per l'industira, il commercio ed il lavoro, sentita la Giunta centrale esecutiva per il collocamento e la disoccupazione saranno stabilite le tabelle delle industrie e lavorazioni aventi disoccupazione stagionale.

Non dà diritto a sussidio la disoccupazione derivante da conflitti fra lavoratori e datori di lavoro.

Art. 36.

Il riconoscimento delle condizioni per avere diritto al sussidio è devoluto alla Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione alla quale l'organo erogatore di cui al seguente articolo, invierà entro due giorni dalla presentazione, le relative domande, insieme al proprio parere.

Le domande saranno restituite, con la decisione della Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione entro otto giorni dalla data di ricevimento di esse. Trascorso tale termine, l'organo erogatore può decidere per suo conto e dare corso al pagamento della domanda, salva e riservata la revisione da parte della Giunta predetta.

Per il riconoscimento in via provvisoria delle condizioni che danno diritto al sussidio la Giunta provinciale può incaricare appositi delegati presso gli organi erogatori, salva sempre la revisione da parte della Giunta stessa.

Art. 37.

Al pagamento dei sussidi si provvederà di regola per mezzo degli organi di collocamento o degli altri organi a ciò autorizzati del Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro. Può essere provveduto anche per mezzo degli uffici postali.

Le Casse professionali possono provvedere al pagamento dei sussidi mediante organi propri, ma debbono adottare le norme contabili che saranno prescritte dal Ministero predetto.

Art. 38.

L'operaio disoccupato ha obbligo di presentarsi per l'inscrizione ad un organo di collocamento entro il giorno successivo a quello in cui è stato dimesso, a meno che non intenda procacciarsi lavoro direttamente. In questo caso egli rinucia al diritto al sussidio fino al momento in cui si presenta per la incrizione ad un organo di collocamento.

La decorrenza del sussidio, in questo caso, si inizia cinque giorni dopo quello della presentazione all'organo di collocamento, purchè sieno a quell'epoca complessivamente trascorsi i sette giorni di carenza.

L'impiegato di aziende private deve presentarsi per l'iscrizione all'organo di collocamento non appena abbia ricevuto notifica del suo licenziamento e senza lasciare trascorrere il termine di preavviso consessogli.

Art. 39.

Il disoccupato non ha diritto al sussidio se nel biennio precedente non sono stati versati per suo conto almeno 24 contributi quindicinali o un numero equivalente di contributi settimanali o giornalieri.

Ha diritto al sussidio

1° fino al 90° giorno di disoccupazione se nel biennio precedente furono versati almeno 24 contributi quindicinali, ma meno di 36;

2° fino al 120° giorno di disoccupazione se nel biennio precedente furono versati almeno 36 contributi quindicinali.

Per gli operai e gli impiegati di aziende private cittadini italiani che, nel biennio precedente, hanno lavorato all'estero in un mestiere o in una professione soggetti nel Regno all'obbligo dell'assicurazione contro la disoccupazione, il numero dei contributi versati a termini del presente articolo per avere diritto al sussidio è ridotto alla metà.

Agli effetti delle precedenti disposizioni, per biennio si intende il periodo di 24 mesi anteriore al mese nel quale l'operaio è entrato in stato di disoccupazione.

Art. 40.

Il disoccupato che, senza giustificati motivi, il cui apprezzamento è devoluto alla Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione, rifiuti un'occupazione adeguata, offertagli dagli organi del collocamento nel proprio mestiere o in mestieri affini, perde il diritto al sussidio di disoccupazione.

Dovrà ritenersi adeguata anche l'occupazione offerta in località diverse dal domicilio dei disoccupati, quando la Giunta provinciale suddetta lo ritenga necessario, salvo ricorso all'Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione.

Art. 41.

Su deliberazione dell'organo erogatore, salvo ricorso alla Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione, sono esclusi dal sussidio coloro che risultino dediti all'ozio o all'ubriachezza o che frequentino abitualmente le rivendite di bevande alcooliche.

L'esclusione può essere deliberata anche direttamente dalla Giunta provinciale suddetta, salvo ricorso all'Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione.

Art. 42.

Il pagamento dei sussidi di disoccupazione potrà dalle Giunte provinciali per il collocamento e la disoccupazione essere subordinato, per gruppi o classi di disoccupati, all'obbligo di frequentare corsi di istruzione elementari o professionali.

Art. 43.

Le controversie sorgenti dall'applicazione del presente decreto sono deferite al giudizio delle Giunte provinciali per il collocamento e la disoccupazione ed in seconda istanza alla Giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione, con la procedura che sarà stabilita con decreto del ministro dell'industria, commercio e lavoro, sentita la Giunta esecutiva centrale.

Art. 44.

La vigilanza per l'esecuzione del presente decreto è esercitata dal Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro (Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione) per mezzo degli organi dipendenti, i quali hanno facoltà di disporre ispezioni presso le Casse provinciali e professionali e presso gli altri organi istituiti per l'applicazione del presente decreto, nonchè presso gli stabilimenti ed aziende in cui siano occupate persone soggette al decreto stesso.

I datori di lavoro i quali, essendovi tenuti, si rifiutino di prestarsi alle indagini degli ispettori o di fornire loro i dati e documenti richiesti, sono passibili di ammenda estensibile a L. 1000.

Gli ispettori e il personale comunque incaricato di controllare l'applicazione del presente decreto devono conservare il segreto sopra i processi di fabbricazione e sopra ogni altro particolare di lavorazione che venissero a loro conoscenza per ragione d'ufficio, sotto le sanzioni dell'art. 298 del Codice penale.

Art. 45.

Gli agenti della forza pubblica e gli agenti comunali sono tenuti ad eseguire le indagini od a fornire le notizie che siano loro richieste dai direttori così degli organi di collocamento come delle Casse di disoccupazione o dai funzionari ed organi incaricati della vigilanza.

Art. 46.

I datori di lavoro, i quali non provvedano al versamento dei contributi per l'assicurazione contro la disoccupazione sono puniti con una multa pari al doppio dei contributi non versati, con un massimo di L. 10,000, rimanendo altresì obbligati al versamento dei contributi o delle parti di contributo non versati tanto per la quota a proprio carico quanto per quella a carico dell'assicurato.

Art. 47.

Gli amministratori degli organi distributori dei sussidi di disoccupazione rispondono in proprio ed in solido delle somme indebitamente erogate per concessione di sussidi con colpa grave o dolo.

Art. 48.

Chiunque ottiene o tenta di ottenere il sussidio di disoccupazione con alterazione di dati o altri modi dolosi, è escluso dal sussidio per la durata di un anno ed è punito con un'ammenda dal doppio al decuplo dei sussidi o delle parti di sussidio indebitamente percepite, salvo le eventuali maggiori pene stabilite dal Codice penale.

Eguale ammenda, salvo sempre le maggiori pene del Codice penale, è applicata ai datori di lavoro ed a chiunque con dati dolosi renda possibile l'indebita percezione del sussidio o il tentativo relativo.

Art. 49.

I proventi delle pene pecuniarie per contravvenzioni al presente decreto saranno versati per una metà alle competenti Casse di assicurazioni contro la disoccupazione e per metà al fondo nazionale per la disoccupazione di cui all'art. 23.

Art. 50.

Con decreto del ministro per l'industria, il commercio ed il lavoro, sentita la Giunta esecutiva centrale per il collocamento e la disoccupazione, saranno stabilite le norme e le garanzie per il controllo della effettiva disoccupazione e quelle in base alle quali i datori di lavoro dovranno mettere in grado il Governo e le Casse di disoccupazione di conoscere in qualsiasi momento quali siano gli operai compresi nella assicurazione e quali i rispettivi salari e le giornate di lavoro da essi fatte.

Con lo stesso o con altro decreto saranno stabilite le penalità e sanzioni per l'inosservanza delle disposizioni del presente decreto e del regolamento, oltre quelle espressamente indicate nel presente decreto. Le pene pecuniarie non potranno però eccedere le lire 2000.

In egual modo saranno fissate le norme per la determinazione delle indennità dovute agli amministratori delle Casse provinciali miste di assicurazione contro la disoccupazione e per la determinazione delle retribuzioni al personale addetto alle Casse stesse e agli uffici esecutivi della Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione.

Art. 51.

Il pagamento dei contributi di assicurazione, di cui all'art. 31, comincerà ad effettuarsi a partire dal 1° gennaio 1920 per tutti gli operai e gli impiegati contemplati dal presente decreto, che si troveranno occupati a quell'epoca.

TITOLO IV.

Disposizioni transitorie e generali.

Art. 52.

Agli operai ed impiegati che si trovino involontariamente disoccupati all'entrata in vigore del presente decreto o siano smobilitati dall'esercito senza poter trovare occupazione non è applicabile la disposizione dell'art. 39 del presente decreto. Il sussidio viene ad essi pagato secondo le norme e nella misura stabilita nella presente legge per il periodo di 180 giorni, tenendo conto però del tempo durante il quale il disoccupato è già stato sussidiato conformemente ai precedenti decreti Luogotenenziali 5 gennaio 1919, n. 6, e 9 febbraio 1919, n. 212.

Quando non sia possibile l'accertamento della classe di salario alla quale apparteneva il disoccupato viene assegnato il sussidio della prima classe. In ogni caso il sussidio non può superare le L. 2,50 giornaliere.

Con l'assenso della Giunta provinciale per la disoccupazione si potrà consentire che sia prolungato il sussidio oltre il termine massimo di 180 giorni previsto dall'art. 2 del decreto Luogotenenziale 5 gennaio 1919, n. 6:

a) quando si tratti di una operaia che abbia il marito tuttora sotto le armi;

b) quando il sussidiato abbia a proprio carico una famiglia in cui nessuno sia abile al lavoro ed occupato;

c) in altri casi speciali od eccezionali, pei quali deve essere fatta apposita relazione all'Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione.

In nessun caso il sussidio oltre i 180 giorni potrà essere corrisposto per più di 90 giornate, nè eccedere la misura giornaliera di L. 1,25.

Con decreto del ministro per l'industria, il commercio e il lavoro sarà stabilita l'epoca in cui verrà a cessare l'applicazione delle disposizioni transitorie di cui al presente decreto.

Le Giunte provinciali per il collocamento e la disoccupazione provvederanno alla revisione dei sussidi in corso, all'entrata in vigore del presente decreto, liquidandoli, a partire dal 1° novembre 1919, secondo le norme e nelle misure di cui al presente articolo.

Art. 53.

Il servizio per i sussidi di disoccupazione agli operai ed impiegati, di cui al primo comma dell'art. 52, non potrà essere iniziato da parte degli organi erogatori se non dopo che essi ne abbiano ricevuto autorizzazione dalla Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione.

Art. 54.

Nei luoghi ove siano concessi anticipi, a mente del titolo II, per l'esecuzione di lavori pubblici si potrà su proposta della Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione, sospendere totalmente o per determinate categorie l'erogazione dei sussidi di disoccupazione agli operai ed impiegati di cui al primo comma dell'art. 52.

Art. 55.

Sono abrogate le disposizioni dei decreti Luogotenenziali 17 novembre 1918, n. 1911, 5 gennaio 1919, n. 6 e 9 febbraio 1919, n. 212, in quanto sieno contrarie alle disposizioni del presente decreto.

Con decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri, sarà provveduto a completare le disposizioni del presente decreto, con quelle ancora applicabili dei decreti Luogotenenziali 17 novembre 1918, n. 1911, 5 gennaio 1919, n. 6 e 9 febbraio 1919, n. 212, introducendo in questi ultimi decreti le modificazioni, soppressioni ed aggiunte che siano del caso.

E' data data facoltà al Governo del Re di emanare nello stesso modo le norme per la esecuzione del presente decreto e dei decreti suaccennati.

Art. 56.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 ottobre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — FERRARIS — SCHANZER — VISOCCHI — PANTANO — DE VITO — NAVA — BACCELLI — DA COMO — CHIMIENTI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 3 *giugno* 1920, *n.* 737, *che aumenta le indennità di caroviveri al personale delle amministrazioni dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, e del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In aggiunta alle indennità stabilite dalle disposizioni in vigore è concessa una nuova indennità mensile di L. 100 al personale di ruolo, al personale straordinario, avventizio o assimilato e al personale operaio in servizio di ciascuna Amministrazione dello Stato, civile e militare.

La stessa indennità è dovuta al personale indicato all'art. 1 comma secondo, del decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314.

Ai fattorini telegrafici effettivi di cui al comma terzo dell'articolo 1 del citato decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314, è assegnata una nuova indennità fissa mensile di L. 35.

Art. 2.

Al personale ammogliato o che abbia persone di famiglia conviventi ed a carico, minori o inabili al lavoro, è inoltre assegnata

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 giugno 1920, n. 140.

una nuova indennità mensile suppletiva in ragione di L. 0,85 giornaliere per ogni persona, compreso il coniuge.

Art. 3.

Agli effetti del presente decreto i maestri elementari inscritti nei ruoli provinciali, ai termini dell'art. 43 della legge 4 giugno 1911, n. 487, sono equiparati al personale di ruolo dello Stato.

Art. 4.

Al personale appartenente ad istituzioni mantenute con concorsi dello Stato o di Enti locali, nominato con decreto Reale o Ministeriale, sono applicabili le disposizioni del presente decreto.

La maggiore assegnazione all'uopo necessaria è ripartita fra i vari Enti, in proporzione del contributo da essi corrisposto.

Art. 5.

Al personale di ruolo ed avventizio degli economati generali dei benefici vacanti e degli archivi notarili distrettuali e sussidiari del Regno, sono applicabili le disposizioni del presente decreto.

Le spese all'uopo necessarie fanno carico ai bilanci speciali delle dette aziende.

Art. 6.

Alle indennità di cui al presente decreto ed a quelle autorizzate col decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314, non sono applicabili le limitazioni di cui all'articolo 1, comma 1°, di quest'ultimo decreto e all'articolo 6 del decreto Luogotenenziale 5 gennaio 1919, n. 18.

Art. 7.

Alle indennità di cui al presente decreto sono estese le disposizioni degli articoli 7 e 8 del decreto Luogotenenziale 5 gennaio 1919, n. 18, riguardanti il personale che presta servizio presso due o più Amministrazioni dello Stato e quello inviato in missione all'estero.

Art. 8.

I reclami di qualunque natura ai quali può dar luogo l'applicazione dei precedenti articoli di questo decreto sono decisi dal ministro del tesoro, nei modi ed agli effetti stabiliti dall'art. 12 del decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107, sentita la Commissione istituita dall'articolo stesso.

Il presente articolo non è applicabile al personale salariato.

Art. 9.

In aggiunta ai soprassoldi stabiliti dalle disposizioni in vigore è concesso un nuovo soprassoldo giornaliero di L. 2;

a) ai sottufficiali e militari di truppa dell'arma dei carabinieri reali;

b) ai sottufficiali e militari di truppa della R. guardia di finanza;

c) ai sottufficiali e militari di truppa della R. guardia per la pubblica sicurezza;

d) agli agenti di custodia dipendenti dal Ministero dell'interno.

Al soprassoldo predetto sono applicabili le disposizioni in vigore per l'assegnazione di altre simili competenze.

Art. 10.

Ai marescialli ed ai sottufficiali aventi corrispondente grado del R. esercito ed ai secondi capi anziani e capi di prima e seconda classe della R. Marina di cui al 1° comma dell'art. 20-*sub* 63 del R. decreto 11 marzo 1920, n. 347, spetta in aggiunta alla indennità mensile di cui sono provvisti anche la indennità di cui al comma 1° dell'art. 1 del presente decreto.

Art. 11.

In aggiunta ai soprassoldi stabiliti dalle disposizioni in vigore è concesso un nuovo soprassoldo giornaliero di L. 2 ai sergenti e

sergenti maggiori del R. esercito ed ai sottufficiali della R. marina indicati al comma 2° dell'art. 20-*sub* 63 del R. decreto 11 marzo 1920, n. 347.

Al soprassoldo predetto sono applicabili le disposizioni in vigore per le assegnazioni di altre analoghe competenze.

Art. 12.

Le disposizioni del presente decreto sono applicabili:

a) al personale civile di ruolo, al personale avventizio straordinario o assimilato dell'Amministrazione coloniale della Tripolitania e della Cirenaica;

b) al personale civile di ruolo, agli ufficiali, ai sottufficiali, agli operai borghesi a matricola e straordinari dei RR. corpi di truppe coloniali della Tripolitania e della Cirenaica, compresi i militari di truppa dei carabinieri Reali;

c) agli ufficiali e sottufficiali dei RR. corpi di truppe coloniali dell'Eritrea e della Somalia, mentre prestano servizio alla dipendenza dei governi della Tripolitania e della Cirenaica;

d) agli ufficiali aventi in Libia incarico civile e politico;

e) al personale civile di ruolo, agli ufficiali, ai sottufficiali, agli operai borghesi a matricola e straordinari metropolitani che prestano servizio in Libia;

f) al personale della R. guardia di finanza, in servizio nella Tripolitania e nella Cirenaica.

Art. 13.

Le disposizioni degli art. 1 e 2 del presente decreto non sono applicabili al personale dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 14.

Con decreto del ministro del tesoro sarà provveduto alla iscrizione nei bilanci delle varie amministrazioni, delle somme occorrenti per il pagamento delle indennità di cui al presente decreto alle quali è esteso il disposto del decreto Luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 45.

Art. 15.

Il presente decreto avrà applicazione a decorrere dal 1º giugno 1920 fino a tutto l'esercizio finanziario successivo a quello in cui sarà pubblicata la pace.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 giugno 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: FALCIONI.

REGIO DECRETO 10 *giugno* 1920, *n.* 974, *che fissa le indennità da corrispondersi al personale di pubblica sicurezza addetto al servizio di polizia ferroviaria* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 2 del R. decreto 14 agosto 1919 n. 1442, col quale fu data facoltà al Governo del Re di provvedere con decreto Reale al riordinamento della Direzione generale della pubblica sicurezza;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 luglio 1920, n. 167.

Visto il Nostro decreto 20 agosto 1919 n. 666, col quale fu approvato il regolamento per gli ufficiali ed impiegati di pubblica sicurezza;

Visto il decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1311;

Visti i Nostri decreti 27 luglio 1919, n. 1433 e 22 novembre 1919, n. 2201;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro del tesoro e con quello dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai funzionari, agli agenti investigativi, ai carabinieri addetti ai commissariati compartimentali di P. S. sarà corrisposta per i servizi che compiono nell'interesse dell'Amministrazione delle ferrovie fuori residenza ma nell'ambito del compartimento, una indennità fissa mensile di giro a carico dell'Amminisctrazione ferroviaria nella misura seguente:

a) Funzionari:
 Commissari di pubblica sicurezza L. 225;
 Vice commissari di pubblica sicurezza L. 180;

b) Agenti investigativi:
 Ispettori L. 140;
 Vice ispettori L. 120;
 Agenti L. 100;

c) Carabinieri:
 Sottufficiali comandanti L. 120;
 Altri sottufficiali L. 110;
 Militi L. 90.

Art. 2.

Agli agenti ed a i carabinieri incaricati del servizio fisso di scorta sui treni viaggiatori sarà corrisposta sui fondi del bilancio

del Ministero dell'interno una indennità fissa mensile di giro nella seguente misura:

a) Agenti investigativi;
Ispettori L. 140;
Vice ispettori L. 120;
Agenti L. 100;

b) Carabinieri:
Sottufficiali comandanti L. 120;
Altri sottufficiali L. 110;
Militi L. 90.

Art. 3.

Con apposito decreto Ministeriale sarà provveduto alle norme per la corresponsione del compenso suddetto, che esclude il diritto a qualsiasi altra indennità di missione o di trasferta.

Art. 4.

Per il servizio saltuario di scorta ai treni viaggiatori determinato da speciali ragioni e da straordinarie circostanze occasionali verrà corrisposto ai funzionari un compenso di lire sette, ai carabinieri ed agli agenti di lire tre e cinquanta per ogni dodici ore di servizio con esclusione di ogni altra indennità.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 giugno 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER — PEANO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 4 *luglio* 1920, *relativo alla sostituzione di un membro della Commissione Reale per i ricorsi su i ruoli di anzianità.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 238 del Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato;

Visto il Regio decreto 8 aprile 1920;

Su proposta del nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il Consigliere di Stato signor gr. uff. Vincenzo Mancioli cessa, per domanda, di far parte della Commissione Reale per l'esame dei ricorsi degli agenti delle ferrovie dello Stato contro la loro iscrizione nei ruoli di anzianità, ed in sua vece viene nominato membro della Commissione stessa, il Consigliere di Stato signor gr. uff. dottor Luigi Cristofanetti.

Il nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 4 luglio 1920.

VITTORIO EMANUELE

PEANO.

DECRETO MINISTERIALE 30 *marzo* 1920, *che approva le norme circa l'istituzione e il funzionamento dei Commissariati di P. S. presso i Compartimenti delle ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

PER GLI AFFARI DELL'INTERNO

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Vista la circolare 24 giugno 1907 n. 9066 di questo Ministero con cui furono stabilite le norme circa l'istituzione ed il funzionamento dei Commissariati di pubblica sicurezza presso le Direzioni Compartimentali delle ferrovie dello Stato;

Ritenuta la necessità urgente di dare al servizio di polizia ferroviaria un assetto più organico e più rispondente ai fini di una efficace prevenzione e repressione dei reati in ferrovia, specialmente dei furti, coordinando e disciplinando meglio l'azione degli organi destinati a tale speciale servizio e facendovi attivamente contribuire anche l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, come parte direttamente interessata;

Vista la nota 27 febbraio u. s. n. M-3/1334 con cui la Direzione generale delle ferrovie dello Stato ha manifestato il proprio assenso alle nuove norme all'uopo concretate da questo Ministero.

Decreta:

Sono approvate le unite Istruzioni sull'ordinamento del servizio di polizia ferroviaria, in sostituzione di quelle attualmente vigenti in materia.

Roma, 30 marzo 1920.

Il Ministro: NITTI.

ISTRUZIONI
per il servizio di pubblica sicurezza sulle ferrovie

CAPO I.

Scopo, organi e funzioni del servizio di pubblica sicurezza sulle ferrovie.

Art. 1.

Il servizio di polizia ferroviaria ha per iscopo la prevenzione e repressione dei reati sui trasporti in genere, tanto se effettuati su linee ferroviarie e di navigazione dello Stato, quanto se eseguiti sulle ferrovie esercitate dall'industria privata, sulle tramvie e sulle linee di navigazione interna in servizio pubblico.

Art. 2.

Il servizio di polizia ferroviaria è eseguito sotto la diretta dipendenza del Ministero dell'Interno (Direzione Generale della P. S. - Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria) a mezzo:

a) dei Commissariati Compartimentali di pubblica sicurezza;
b) degli Uffici di pubblica sicurezza presso le stazioni ferroviarie;
c) degli Uffici locali di pubblica sicurezza;
d) dell'Arma dei Carabinieri Reali;
e) delle squadre di vigilanza negli scali ferroviari.

Art. 3.

Nelle città, sedi di Compartimento, sono istituiti Commissariati Compartimentali di pubblica sicurezza a ciascuno dei quali è preposto un Commissario. L'organico del personale per ogni commissariato è stabilito come dalla annessa tabella Alligato 1.

Art. 4.

Il Commissario Compartimentale di P. S.:

a) sovrintende, in particolare, alla direzione di tutto il servizio di pubblica sicurezza sulle linee ferroviarie e di navigazione dello Stato comprese nel compartimento ferroviario soggetto alla sua giurisdizione;

b) eseguisce i servizi periodici di prevenzione, quelli ordinategli dal

Ministero dell'Interno e tutti gli altri che creda di disporre di sua iniziativa o a richiesta del Capo del Compartimento ferroviario;

c) corrisponde col Capo del Compartimento per tutto quanto si riferisce all'interesse generale del servizio del Compartimento;

d) si tiene in continuo rapporto col funzionario di cui all'art. 13, per aver notizia di tutto ciò che risulta all'Amministrazione delle ferrovie circa i reati avvenuti sulle linee, sui presunti autori, sulle località nelle quali i reati sono perpretati, circa le linee che hanno speciale bisogno di sorveglianza; circa le verifiche, le sorprese e le perquisizioni nei bagagliai, nei magazzini, nelle case cantoniere e nei caselli;

e) provvede direttamente alle indagini per i reati verificatesi sulle ferrovie, quando non sia accertata la località in cui avvennero e per le cosidette *mancanze* che possano far ritenere trattarsi di reati;

f) fornisce agli Uffici di pubblica sicurezza presso le stazioni, agli Uffici locali dell'Arma dei RR. Carabinieri, alle squadre di vigilanza, tutti gli elementi che possiede e che possono condurre alla scoperta degli autori dei reati avvenuti in località già accertate;

g) tiene i registri e compila la statistica, di cui all'art. 115;

h) fornisce le informazioni che gli vengono richieste dagli Uffici ferroviari nei casi di cui all'art. 49;

i) compila, a norma dell'art. 40, le schede biografiche per i ferrovieri che abbiano addebiti;

l) riferisce al Ministero dell'Interno in tutti i casi in cui sia stato necessario compiere indagini fuori residenza;

m) compila il prospetto mensile dei servizi periodici e la relazione di cui agli art. 53, 56;

n) compila la contabilità dei buoni per servizi di vigilanza e la trasmette al Ministero dell'Interno in conformità dell'art. 77.

Art. 5.

Il Commissario compartimentale di pubblica sicurezza per tutto quanto riguarda il servizio di polizia ferroviaria corrisponderà diettamente col Ministero dell'Interno (Ufficio centrale di polizia ferroviaria).

Art. 6.

Presso le stazioni più importanti possono essere istituiti uffici di pubblica sicurezza composti di uno o più funzionari subalterni e di agenti in numero variabile secondo le esigenze del servizio.

Nella sede del compartimento, il Commissario compartimentale è capo anche dell'ufficio o degli uffici di pubblica sicurezza presso la stazione o le stazioni locali.

Art. 7.

L'ufficio di pubblica sicurezza presso la stazione ferroviaria è posto alla diretta dipendenza del Commissario compartimentale di P. S.

Esso si occupa:

a) di tutto quanto si riferisce essenzialmente al servizio di polizia ferroviaria locale, sia in rapporto alla prevenzione, che alla repressione dei reati avvenuti nel luogo ove esso ha sede;

b) tiene i registri di cui all'art. 115 n. 1 e 2 e ne risponde verso il Commissario compartimentale di pubblica sicurezza;

c) compila la statistica di cui all'art. 115 n. 4 e la trasmette al Commissario compartimentale di pubblica sicurezza;

d) compila la contabilità dei buoni per i servizi di vigilanza e la trasmette al Commissario compartimentale di pubblica sicurezza.

Art. 8.

L'ufficio locale di pubblica sicurezza in materia di polizia ferroviaria:

a) si occupa delle indagini per i reati avvenuti nella sua giurisdizione quando, nella località in cui si sono verificati, non si trovi ufficio di P. S. presso la stazione ferroviaria;

b) esegue le indagini di cui venga richiesto dal Commissariato compartimentale di pubblica sicurezza;

c) esegue i servizi ordinati dal Ministero dell'Interno e i servizi che crede di compiere di sua iniziativa oppure a richiesta del Commissario compartimentale di pubblica sicurezza o del Capo stazione;

d) compila la statistica di cui all'art. 115 n. 4 e la trasmette al Commissario compartimentale di pubblica sicurezza;

e) compila la contabilità dei buoni per i servizi di vigilanza e la trasmette al Prefetto della provincia;

f) fornisce le informazioni che gli vengono richieste dagli uffici ferroviari nei casi di cui all'art. 48;

Nelle città, sedi di Uffici provinciali o circondariali di P. S., dove non esista l'ufficio di pubblica sicurezza presso la stazione, il servizio di polizia ferroviaria sarà disimpegnato da un funzionario all'uopo designato dall'Autorità di pubblica sicurezza locale.

Ove ne sia riconosciuta la necessità, potrà essere costituito allo scalo un posto di polizia destinandovi possibilmente un ispettore d'investigazione.

Art. 9.

Negli scali ferroviari più importanti saranno istituite squadre fisse di vigilanza composte:

a) di carabinieri comandati da un sottufficiale dell'Arma RR. Carabinieri;

b) da guardie ferroviarie.

La forza organica da assegnare a ciascuno scalo e così pure gli eventuali spostamenti a seconda dei bisogni e le variazioni in aumento od in diminuzione, sono stabilite dal Ministero dell'Interno d'accordo con la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato.

Art. 10.

Le squadre devono:

a) eseguire una permanente vigilanza ai magazzini e depositi di merci, ai treni fermi sui binari dei piazzali ferroviari, agli uffici ed altre pertinenze delle ferrovie;

b) curare una più particolare vigilanza ai carri in sosta contenenti merci ricche od esplosivi;

c) concorrere alla repressione dei reati, specialmente per quelli avvenuti nella propria giurisdizione;

d) corrispondere a tutte le richieste del Commissariato Compartimentale di P. S. e dell'Ufficio di P. S. presso la stazione;

e) informare il Commissario Compartimentale di P. S. di tutto quanto possa avere attinenza alla polizia ferroviaria e diretto al miglioramento del servizio.

Art. 11.

Nelle stazioni nelle quali sia sufficiente un posto di guardia fisso, il prefetto comunicherà al Ministero dell'interno (Ufficio centrale di polizia ferroviaria) l'elenco degli agenti addetti, nonchè le successive variazioni.

Art. 12.

Per tutto quanto si riferisce alla esecuzione del servizio di pubblica sicurezza sulle line statali, il Ministero dell'Interno corrisponderà colla Direzione Generale delle Ferrovie — Servizio Movimento — (Ufficio di Polizia Ferroviaria).

Art. 13.

I Capi dei Compartimenti ferroviari designeranno un funzionario ferroviario con l'incarico di occuparsi più specialmente di tutto quanto si riferisce alla polizia ferroviaria nei rispettivi Compartimenti.

CAPO II.

Norme sul servizio di prevenzione.

Art. 14.

L'Autorità di pubblica sicurezza provvede alla vigilanza sui treni viaggiatori compreso i bagagliai; sui treni merci; sulle linee ed a tutti i punti delle stazioni, piazzali, depositi e località in genere dove si ravvisi la necessità del servizio di prevenzione.

Art. 15.

La vigilanza comprende: la scorta ai treni; l'assistenza alle operazioni di carico, scarico e smistamento dei carri; la verifica nelle locomotive, nelle vetture, nei carri, nei bagagliaiai, nelle garette dei treni, nei dormitori, nelle case cantoniere, nei caselli e in genere in tutti i locali e dipendenze delle ferrovie.

Comprende inoltre la spunta e l'accertamento delle condizioni delle merci nei magazzini e nei carri; le sorprese; l'appostamento in ore notturne negli scali ferroviari la perquisizione al personale viaggiante ed a quello delle squadre di trasbordatori.

Art. 16.

La scorta ai treni deve essere di preferenza eseguita:

a) per i treni viaggiatori: sugli espressi, diretti e direttissimi, sui treni serviti da vagoni restaurant specie nelle ore dei pasti, sui treni con l'orario notturno, sui treni soggetti a frequenti rallentamenti per le accidentalità del terreno o per altre circostanze, sui treni che attraversano gallerie, ed in genere su tutti i treni che si presumono importanti per la qualità ed il numero dei viaggiatori che normalmente li frequentano o per le condizioni delle località che attraversano o perchè presi di mira più specialmente da delinquenti;

b) per i treni merci: su quelli che generalmente soffrono rilevanti fermate, specie di notte, ai dischi, ai semafori, alle biforcazioni ecc.; sui treni nei quali prestano servizio agenti che per i loro precedenti lasciano a dubitare per il loro operato; sui treni in genere ritenuti più importanti per le merci che trasportano, come valori, merci ricche, esplosivi, o per altre particolari ragioni.

La scorta ai treni, per quanto abbia essenzialmente scopo preventivo, potrà essere anche ordinata a scopo di repressione, quando occorra identificare od assicurare alla giustizia gli autori del reato.

La scorta ai treni viaggiatori deve essere di regola disposta per capilinea.

Art. 17.

L'elenco dei treni viaggiatori sui quali deve essere eseguito un servizio fisso di scorta viene compilato dal Ministero dell'Interno.

Il servizio fisso sui treni viaggiatori è affidato di regola ai Commissariati Compartimentali di P. S. e viene ordinariamente disimpegnato con i carabinieri in divisa a tale scopo messi a disposizione dal Ministero dell'Interno.

Art. 18.

Gli Uffici locali di pubblica sicurezza, su richiesta del Ministero dell'Interno, possono concorrere nel servizio fisso di scorta col proprio personale.

Art. 19.

Il Prefetto, in seguito ad autorizzazione del Ministero dell'Interno, può provvedere, a mezzo degli uffici di P. S. locali o dei Reali Carabinieri, alla scorta dei treni viaggiatori motivata da speciali ragioni, come ad esempio per i treni in servizio locale: l'affluenza degli operai al mattino ed alla sera; o da circostanze occasionali, come feste, fiere, mercati, ecc.

Art. 20.

I carabinieri e gli agenti di pubblica sicurezza di scorta ai treni viaggiatori osserveranno le seguenti prescrizioni:

1) si troveranno in stazione mezz'ora prima della partenza per:

a) assistere all'entrata dei viaggiatori nelle carrozze;

b) osservare se fra i viaggiatori si trovino persone sospette;

c) sorvegliare le valigie e gli oggetti momentaneamente lasciati senza custodia dai viaggiatori;

d) fermare chi ritira dolosamente valigie od oggetti non di sua pertinenza;

e) presenziare al carico dei bagagli ed accertarne le condizioni;

f) osservare con circospezione il carico della posta;

g) effettuare la vigilanza ai due lati del treno per evitare eventuale sottrazione dalle porte o dagli sportelli anche dal lato opposto a quello di servizio.

2) al momento della partenza del treno si informeranno dal personale ferroviario circa la destinazione di quei viaggiatori sui quali, per qualsiasi ragione, si siano formati sospetti;

3) se siano in due, monteranno l'uno in testa al treno, l'altro in coda, percorrendo di tratto in tratto il treno per osservare di nuovo i viaggiatori e specialmente quelli che per la loro posizione sociale, età od altre ragioni meritano di essere in particolare modo tutelati. Nei treni con vetture non intercomunicanti, cambieranno continuamente carrozza nelle stazioni di fermata;

4) assisteranno alla controlleria dei biglietti;

5) negli intervalli fra l'una e l'altra visita resteranno nei corridoi e piattaforme: si potranno temporaneamente trattenere in terza o seconda classe, ed accederanno nella prima, solamente quando ciò sia necessario per la esecuzione di servizi specifici;

6) più volte, durante il servizio, accederanno al bagagliaio ed accerteranno che durante la loro assenza non siano avvenute sottrazioni o manomissioni;

7) nelle fermate brevi si affacceranno ai due lati del treno per osservare il movimento dei viaggiatori e vedere se qualcuno si allontana dal lato opposto a quello di servizio. Nelle fermate più lunghe scenderanno dal treno e porranno speciale attenzione alle operazioni di carico e scarico dei bagagli e dei carri scorta, alle vetture che hanno unica uscita all'estremità, dove di solito, per l'affollarsi dei viaggiatori che scendono e salgono, si verificano borseggi;

8) durante la corsa si affacceranno di frequente ai finestrini specie nei rallentamenti e nelle gallerie e qualora vedano persone sulle banchine delle vetture o rilevino movimenti dubbi o gettito sospetto di oggetti, procederanno subito alle opportune verifiche ed indagini, e, quando occorra, prenderanno nota dell'ora e della località in cui il fatto avvenne;

9) si presteranno alle richieste del personale ferroviario che, per contestazioni coi viaggiatori o per altro, si trovasse ostacolato nell'esecuzione del proprio servizio;

10) indipendentemente dalle eventuali richieste di assistenza da parte del personale ferroviario, interverranno in ogni fatto od incidente che possa costituire reato o solo darvi origine, agendo in conformità delle circostanze rileveranno le generalità delle persone implicate e prenderanno nota di ogni anormalità constatata per riferire ai superiori;

11) si asterrano espressamente dal dormire, dal fumare, dall'ingerirsi di cose o fatti non attinenti alle proprie attribuzioni, dall'intralciare nell'adempimento del loro compito, il servizio ferroviario, e terranno costantemente un contegno irreprensibile sia di fronte ai viaggiatori, sia di fronte al personale ferroviario;

12) nei treni con vettura restaurant, durante l'assenza dei viaggiatori per la colazione o il pranzo, resteranno sempre nei corridoi, vigilando attivamente i compartimenti rimasti vuoti, per impedire che nel frattempo avvengano sottrazioni negli effetti dei passeggeri;

13) nelle eventuali fermate in piena linea scenderanno, se possibile, dal treno, per prendere notizia della fermata, e presteranno, ove occorra, aiuto al personale del treno;

14) terminata la corsa, resteranno in stazione per assistere alla discesa dei viaggiatori, per presenziare allo scarico dei bagagli e sorvegliare i manovali, i pulitori ed i lampisti che entrano nelle vetture;

15) al termine del servizio faranno ai superiori una relazione, se del caso, scritta di quanto abbiano rilevato durante il viaggio.

La relazione dovrà essere conservata negli atti di ufficio.

Art. 21.

Le prescrizioni di cui al numero 1 e 14 dell'articolo precedente saranno osservate anche dagli agenti comandati di servizio nelle stazioni.

Art. 22.

La scorta ai treni speciali nei quali viaggiano Sovrani, Principi, personaggi illustri è regolata, caso per caso, dal Ministero dell'interno.

Art. 23.

L'assistenza alle operazioni di carico, scarico e smistamento, di cui al-al'articolo 15, consiste nel presenziare le operazioni stesse, affinchè si svolgano regolarmente.

La verifica consiste nell'accertare che nelle locomotive, nelle vetture, nei carri, nei bagagliai, nelle garrette dei treni, nei dormitori, nelle case cantoniere, nei caselli e in genere in tutti i locali e dipendenze delle ferrovie non vi siano anormalità che possano far sospettare reati o tentativi di reati.

La spunta e l'accecrtamento consistono nel verificare se i colli corrispondono per numero, qualità, peso, condizione della merce, destinazione, ecc. ai documenti di trasporto; e devono mirare anche a prevenire i disguidi artificiali.

Art. 24.

L'assistenza alle operazioni di smistamento dei carri, nei treni serviti da squadre di trasbordatori, potrà essere seguita dalla verifica dei carri stessi.

Art. 25.

Le sorprese devono essere effettuate tanto sui treni, quanto nei locali e dipendenze delle ferrovie, tenendo specialmente presente i luoghi dove riesca più facile nascondere la refurtiva e dove siasi verificato getto di merci dai treni in corsa.

Art. 26.

Le perquisizioni possono essere estese a tutto il personale viaggiante e di macchina, ed a quello delle squadre di trasbordatori, e devono avere per scopo il sequestro di cose compendio di sottrazione o manomissione, oppure il sequestro di chiavi, strumenti e mezzi atti a manomettere i bagagli ed i colli o ad occultarne la manomissione.

Art. 27.

La perquisizione al personale viaggiante ed a quello delle squadre di trasbordatori può essere fatta sia durante la corsa del treno, sia dopo l'arrivo alla stazione sede di deposito.

Quando l'accesso del funzionario di P. S. al bagagliaio è prestabilito allo scopo di eseguire una perquisizione, egli dovrà richiedere l'intervento dell'ispettore di reparto del movimento, o di altro all'uopo designato, per impedire possibili rifiuti ed incidenti e per provvedere alla immediata sostituzione sul treno del personale viaggiante che non intendesse o non potesse proseguire.

Quando la necessità della perquisizione sorga nel corso di una verifica, si attenderà per farla che il treno si fermi in luogo dove si possa provvedere all'eventuale sostituzione del personale.

Art. 28.

L'Amministrazione delle ferrovie provvederà che i carri contenenti specialmente valori, merci ricche e simili, oltre i piombi, siano assicurati con doppio lucchetto.

I piombi che abbiano tracce di alterazione dovranno essere trasmessi al Commissariato Compartimentale di pubblica sicurezza, il quale ne curerà la restituzione.

Art. 29.

È fatto obbligo ai capi stazione di avvisare il Commissariato Compartimentale di P. S. del rinvenimento di oggetti, merci e bagagli lungo le linee, oppure nelle stazioni e dipendenze e nei treni.

Eguale avviso sarà dato all'Ufficio di P. S. presso la stazione o all'Ufficio di P. S. o al Comando dell'Arma dei carabinieri del luogo, quando la cosa rinvenuta si riferisca ad una denunzia già fatta all'Ufficio di P. S. od all'Arma.

Negli scali dove sia istituita la squadra di vigilanza l'avviso da parte del capo stazione dev'essere dato al sottufficiale comandante la squadra, il quale, indipendentemente dalle eventuali indagini, e dai provvedimenti di competenza, provvederà ad informare a sua volta, secondo i casi, il Commissariato Compartimentale o l'Ufficio di P. S. ovvero il Comando dell'Arma RR. Carabinieri.

Art. 30.

Il Commissariato Compartimentale di pubblica sicurezza darà avviso all'Ufficio competente delle mancanze e delle eccedenze riscontrate nelle verifiche dei magazzini e dei carri.

Indipendentemente però da tale segnalazione, i funzionari e gli agenti di pubblica sicurezza potranno eseguire tutte le indagini che ritengano del caso per stabilire se le mancanze e le eccedenze debbano attribuirsi a negligenza o dolo.

Art. 31.

L'Amministrazione delle ferrovie comunicherà ai Commissariati compartimentali di pubblica sicurezza il bollettino delle eccedenze.

Art. 32.

Per il trasporto degli esplosivi, qualunque sia la categoria alla quale essi appartengono, il capo della stazione di partenza darà subito avviso della spedizione all'Autorità locale di pubblica sicurezza.

Eguale avviso daranno il capo della stazione di arrivo ed i capi delle stazioni nelle quali i carri contenenti gli esplosivi debbono per qualsiasi ragione sostare e qualunque sia la durata della sosta.

Indipendentemente dall'avviso all'Autorità locale di P. S., i capi stazione provvederanno coi propri guardiani, fino all'arrivo degli agenti della forza pubblica, alla vigilanza degli esplosivi durante la sosta, e cureranno che durante il viaggio gli esplosivi restino affidati alla diretta sorveglianza di un frenatore.

Art. 33.

Nei casi di gravi sinistri ferroviari, indipendentemente dall'avviso che dovrà essere dato al sottufficiale comandante la squadra, o all'Ufficio di pubblica sicurezza presso la stazione ferroviaria o all'ufficio locale di pubblica sicurezza ovvero al Comando dell'Arma dei Carabinieri Reali, dovrà essere immediatamente informato anche il Commissariato Compartimentale di pubblica sicurezza, perchè, d'accordo con tutte le altre autorità, possa provvedere ad impedire manomissioni e prendere nota dei danneggiati.

Art. 34.

In occassione di sinistri ferroviari, i funzionari e gli agenti di pubblica sicurezza si atterranno alle norme degli articoli 6 e 7 della legge 25 giugno 1909, n. 372, per quanto concerne l'arresto preventivo degli agenti ferroviari, il riconoscimento, e la rimozione dei cadaveri.

Art. 35.

In caso di borseggi o di altri reati in ferrovia, gli autori saranno sottoposti al rilievo delle impronte digitali e fotografati, e gli Uffici di pubblica sicurezza trasmetteranno i cartellini segnaletici completi al Ministero dell'Interno.

Art. 36.

L'impiegato ferroviario incaricato del rilascio delle tessere di riconoscimento per i biglietti di abbonamento ferroviario curerà di accertarsi della identità delle persone a cui favore vien fatto il rilascio.

Nei casi di dubbi e sospetti, informerà il Commissario Compartimentale di pubblica sicurezza, perchè, con la massima sollecitudine, compia le indagini per l'accertamento della identità personale.

Art. 37.

L'Autorità di pubblica sicurezza deve vigilare costantemente il personale ferroviario in servizio, la cui condotta abbia dato luogo a rilievi, i ferrovieri licenziati e gli avventizi nei periodi di interruzione del servizio.

Art. 38.

Gli Uffici di pubblica sicurezza e i Comandi dell'Arma dei Carabinieri Reali, indipendentemente dalla comunicazione di cui all'art. 64, in caso di arresto o di denuncia di ferrovieri od ex ferrovieri per reati non d'indole ferroviaria, anche se non consumati sulle ferrovie, dovranno segnalare subito il fatto al Commissariato Compartimentale di pubblica sicurezza.

Art. 39.

I Commissariati Compartimentali di P. S., oltre i casi di cui all'articolo 66 ultimo capoverso, dovranno di volta in volta comunicare al Capo del Compartimento ferroviario ed al Ministero, il cognome, nome e qualifica dei ferrovieri arrestati o semplicemente denunciati per reati in genere, anche se non consumati sulle ferrovie, indicando il deposito o la stazione a cui gli arrestati o i denunciati appartengono, ed un cenno sommario del fatto che ebbe a determinare l'arresto o la denuncia.

Art. 40.

Dei ferrovieri arrestati o denunciati, o per la loro condotta gravemente indiziati come capaci di commettere reati contro le proprietà, sarà compilata a cura dei Commissariati Compartimentali di P. S. una scheda biografica composta di due parti e conforme al modulo A annesso alle presenti istruzioni.

Art. 41.

Nel caso di trasferimento dei ferrovieri di cui all'articolo precedente, in altro Compartimento, l'Ufficio ferroviario da cui dipendono darà comunicazione del provvedimento al Commissariato Compartimentale di P. S. il quale curerà di fare analoga segnalazione all'altro Commissariato Compartimentale di P. S. competente, trasmettendogli pure la scheda biografica del ferroviere.

Art. 42.

L'Autorità di P. S. deve comunicare al Commissariato Compartimentale di P. S. le richieste di passaporti o di porto d'armi fatte da ferrovieri, sia che conceda o che neghi il passaporto od il porto d'armi.

Art. 43.

Il funzionario dell'Amministrazione ferroviaria di cui all'art. 13, si terrà al corrente dei procedimenti penali a carico dei ferrovieri.

Art. 44.

La vigilanza degli scali ferroviari spetta all'Amministrazione delle ferrovie, la quale vi provvede o con la costituzione delle squadre speciali come all'art. 9, previi accordi col Ministero dell'Interno, o direttamente a mezzo di suoi agenti, ovvero affidando il servizio alle imprese di facchinaggio, o ad istituti di vigilanza privata, debitamente autorizzati, a norma del regolamento approvato con R. D. 4 giugno 1914, n. 563.

Il Ministero dell'Interno, oltre a contribuire con i Carabinieri alla formazione delle squadre speciali, concorrerà negli altri casi nel servizio sia fornendo gli agenti eventualmente occorrenti, secondo la disponibilità della forza, sia esercitando quell'azione di controllo necessaria per il più efficace rendimento del servizio stesso.

Art. 45.

Il personale addetto alla custodia degli scali, durante il servizio deve essere armato del fucile o della rivoltella a seconda delle esigenze locali.

Per i guardiani componenti le squadre speciali, sarà indicata, nei singoli decreti di attribuzione della qualifica di agenti di P. S., la qualità dell'arma da portare in servizio.

Art. 46.

Le armi e le munizioni per le persone addette alla vigilanza degli scali saranno tenute in consegna dal sottufficiale dell'Arma RR. Carabinieri comandante il drappello, ovvero dal funzionario dell'Ufficio di P. S. di stazione, o dagli agenti di P. S. del posto di guardia allo scalo, oppure dal capo stazione.

Le armi devono essere consegnate alle persone incaricate della vigilanza solo al momento in cui esse devono prestare il loro turno di servizio e dovranno essere ritirate appena cessato il servizio.

Art. 47.

Quando per recrudescenza di reati o per altre particolari circostanze, gli uffici di P. S. di stazione e le Autorità locali di P. S., ravvisino la necessità in un determinato scalo, per un certo periodo di tempo, di una eccezionale vigilanza da eseguirsi col proprio personale, ne riferiranno al Commissariato Compartimentale di P. S.

Il Commissario Compartimentale, su richiesta degli uffici di P. S. di

stazione o delle Autorità locali di P. S., od anche di sua iniziativa, per la eccezionale vigilanza di cui al precedente capoverso, sia che al servizio debbano provvedere le Autorità suddette, sia che intenda eseguirlo direttamento col proprio personale, prenderà preventivi accordi col Capo del Compartimento, informandone poi il Ministero dell'Interno.

Art. 48.

Gli uffici locali di P. S. sono tenuti a corrispondere alle richieste che vengono loro rivolte dall'Amministrazione ferroviaria per informazioni:

a) sugli aspiranti manovali, frenatori o facchini addetti agli scali;

b) sulla moralità dei concorrenti al posto di assuntori dei servizi di facchinaggio e sui concorrenti a concessione di agenzie, esercizi di caffè, di rivendite di giornali, ecc., nelle stazioni;

c) sulla moralità delle persone che chiedono indennizzi per perdita di merce spedita in casse o bagagli;

d) sulle giacenze di esplosivi.

Art. 49.

I Commissariati compartimentali di P. S. sono tenuti a corrispondere alle richieste di informazioni:

a) sulle persone che domandano indennizzi per danni subiti in sinistri ferroviari, nei casi di speciale importanza;

b) sugli aspiranti a guardiani ferroviari, sugli assuntori dei servizi di vigilanza negli scali;

c) sulla condotta in genere del personale ferroviario.

Art. 50.

Le richieste d'informazioni, nei casi in cui sono autorizzate, possono essere fatte indistintamente da tutti gli uffici ferroviari, ma devono essere dirette unicamente all'ufficio che è tenuto a darle, a norma degli articoli precedenti.

Se la richiesta si riferisce a casi per i quali, in base alle norme stabilite, l'Autorità di P. S. non è obbligata a dare informazioni, l'ufficio di P. S interessato ne avvertirà l'ufficio ferroviario gerarchicamente superiore a quello che ha fatto la richiesta.

Se determinati motivi consigliano di non dare informazioni direttamente all'ufficio ferroviario richiedente, la risposta sarà invece inviata in via riservata all'ufficio gerarchicamente superiore

Art. 51.

Le schede biografiche, compilate a norma dell'art. 40, saranno comunicate soltanto a richiesta della Direzione Generale delle Ferrovie.

Art. 52.

L'Amministrazione ferroviaria potrà richiedere, a norma dell'art. 303 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, alleg. F. sui lavori pubblici, l'assistenza della forza pubblica per lo sfratto dalle case cantoniere di agenti ferroviari regolarmente licenziati, i quali si rifiutano di uscire dalla casa.

L'Amministrazione ferroviaria, nel richiedere la forza pubblica, dovrà dichiarare essere le persone da sfrattare estranee al servizio di vigilanza della linea, e la loro presenza possibile cagione di inconvenienti e pericoli.

La forza pubblica, nell'aderire alla richiesta, dovrà limitarsi ad assistere i funzionari dell'Amministrazione ferroviaria incaricati di eseguire lo sfratto e responsabili della legittimità del provvedimento.

L'assistenza dev'essere prestata gratuitamente.

Art. 53.

I Commissariati Compartimentali di P. S. trasmetteranno, non oltre il 27 di ciascun mese, al Ministero dell'Interno (Ufficio Centrale di Polizia ferroviaria) il prospetto conforme al modulo B annesso alle presenti istruzioni, dei servizi periodici di prevenzione da eseguirsi nel mese successivo.

Nella compilazione del prospetto terranno conto delle condizioni della pubblica sicurezza nei diversi scali del compartimento, della intensità del movimento delle merci e dei passeggeri sulle linee ferroviarie, dei reati avvenuti nelle singole località, delle ricorrenze di feste, fiere, mercati e di altre circostanze occasionali, ma prevedibili, che possano in via transitoria determinare un maggior traffico in alcune località.

Art. 54.

Il Commissariato Compartimentale, nel compilare il prospetto mensile dei servizi di prevenzione, di cui all'articolo precedente, e nell'eseguire altri servizi preventivi non previsti nel prospetto dovrà prendere accordi col Capo del Compartimento ferroviario.

Prenderà del pari accordi con lui per tutti quei servizi per la cui buona riuscita sia necessaria qualche spesa.

Art. 55.

Nei casi nei quali occorra procedere a modifica o sospensione dei servizi periodici indicati nel prospetto, i Commissariati Compartimentali di P. S. ne daranno subito avviso al Ministero dell'Interno specificando il motivo della variazione.

Art. 56.

Alla fine di ciascun trimestre i Commissariati Compartimentali di P. S. faranno tenere al Ministero dell'Interno (Ufficio Centrale di Polizia ferroviaria) la relazione sui servizi compiuti nel trimestre per quanto riguarda sia la prevenzione che la repressione.

Nella relazione indicheranno altresì: il numero dei reati denunciati in danno dell'Amministrazione delle ferrovie, il numero dei reati in danno dei privati, specificando per ciascun gruppo il numero dei reati scoperti, il numero degli arrestati (se ferrovieri o estranei), il numero dei denunciati (se ferrovieri o estranei), il numero dei condannati (se ferrovieri o estranei).

CAPO III.

Norme generali di servizio circa le indagini e le denunce in materia di reati sulle ferrovie.

Art. 57.

Quando si conosca la località ove sia stato commesso un reato d'indole ferroviaria, spetta all'Ufficio di pubblica sicurezza presso la stazione, oppure, in mancanza, all'Ufficio di pubblica sicurezza o al Comando dell'Arma dei RR. Carabinieri del luogo di occuparsi di tutte le indagini relative.

Spetta invece ai Commissariati Compartimentali di P. S. provvedere alle indagini, quando vi sia incertezza sulla località in cui sia stato commesso il reato, e per tutte le cosiddette *mancanze* che possano far ritenere trattarsi di reato.

Art. 58.

I capi degli uffici ferroviari, delle stazioni, degli scali, dei depositi, delle officine e simili sono tenuti a far denuncia, a norma degli articoli seguenti, di tutti i fatti che implicano reati di azione pubblica.

Per quanto si riferisce specialmente ai reati che possono verificarsi sulle merci affidate alle ferrovie per il trasporto e la custodia, la denuncia sarà fatta quando nelle merci si constatino anormalità che portino a ritenere che esse furono oggetto di manomissione o sottrazione oppure di tentativo di manomissione o sottrazione.

Per le così dette *mancanze*, la denunzia sarà fatta quando esse abbiano speciale importanza per le circostanze di modo, di tempo e di luogo in cui si sono verificate, o per la qualità e quantità delle merci mancanti, o per la qualità delle persone danneggiate, e quando le pratiche subito esperite, in base alle norme regolamntari, non abbiano portato al loro pronto pareggio.

Art. 59.

I capi degli uffici ferroviari, delle stazioni, degli scali, dei depositi, delle officine e simili, constatato un fatto che riveste i caratteri di reato, se sia certa la località nella quale il fatto avvenne, ne faranno, nello stesso giorno della constatazione, denuncia al sottufficiale dell'Arma RR. Carabinieri comandante la squadra o all'ufficio di P. S. presso le stazione, oppure, in mancanza, all'ufficio di P. S. o al Comando dell'Arma dei RR. Carabinieri del luogo.

Quando invece essi constatino il reato, senza però poter stabilire la località nella quale sia stato commesso e in tutti i casi di così dette *mancanze* che possano far ritenere trattarsi di reato, faranno, nello stesso giorno della constatazione, la denuncia al Commissariato Compartimentale di P. S.

La denuncia deve essere fatta con tutte le indicazioni necessarie per agevolare le indagini da eseguirsi per la scoperta dei colpevoli, per l'accertamento delle prove e l'eventuale sequestro della refurtiva.

Art. 60.

I funzionari di P. S., gli ispettori d'investigazione ed i sott'ufficiali dell'Arma RR. Carabinieri comandanti le squadre possono prendere direttamente visione presso gli uffici ferroviari del Compartimento e presso le stazioni, dei documenti di trasporto, dei fogli di accompagnamento e dei registri di partenza, di arrivo, di transito e di trasbordo per le merci e bagagli, dei prospetti dei turni di servizio del personale viaggiante e protocollo dei telegrammi senza bisogno di fare e di attendere comunicazioni scritte.

Art. 61.

I militari dell'Arma RR. Carabinieri ed i guardiani di servizio componenti le squadre, in caso di constatato reato o di accertata *mancanza*, devono prontamente iniziare con impegno tutte quelle indagini che possano condurre all'accertamento dei responsabili ed al sequestro della refurtiva, informandone nel più breve tempo il sottufficiale dell'Arma comandante la squadra.

Art. 62.

Il sottufficiale dell'Arma RR. Carabinieri, comandante la squadra, ricevuta denuncia di un reato o comunque venuto a conoscenza di manomissioni o sottrazioni, deve iniziare subito le indagini. Se il reato fu consumato nel luogo, ne farà rapporto all'ufficio di P. S. presso la stazione, in mancanza all'Ufficio di P. S. locale.

Se invece il reato fu commesso in altro luogo, farà le opportune constatazioni e ne riferirà all'ufficio di P. S. o al Comando dell'Arma dei RR. Carabinieri di quel luogo per le ulteriori pratiche.

Nell'un caso come nell'altro, deve informare sempre il Commissariato Compartimentale.

Per le cosiddette *mancanze*, il sottufficiale dell'Arma, indipendentemente dalle pratiche amministrative da eseguirsi dalle autorità ferroviarie dirette ad ottenere l'eventuale pareggio, procederà, come per i reati, alle occorrenti preliminari indagini, informandone nel più breve termine il Commissario Compartimentale, ed a seconda delle risultanze, anche l'Ufficio di P. S. locale o il Comando dell'Arma dei RR. Carabinieri per gli effetti di cui all'art. 64

Art. 63.

Per i reati per i quali non sia stato possibile accertare il luogo di consumazione, il sottufficiale dell'Arma deve riferire nel più breve tempo al Commissario Compartimentale comunicandogli l'esito delle prime indagini esperite.

Art. 64.

L'Ufficio di P. S. presso la stazione o l'Ufficio di P. S. locale, o il Comando dell'Arma dei RR. Carabinieri quando riceva denuncia dai Capi degli uffici ferroviari, delle stazioni, degli scali, dei depositi, delle officine e simili, o da un privato, ovvero quando riceva segnalazione di un reato dal sottufficiale dell'Arma RR. Carabinieri comandante la squadra, o quando venga comunque a conoscenza di un reato avvenuto nel luogo dove esso ha sede o giurisdizione, compirà le relative indagini e ne farà rapporto all'Autorità Giudiziaria competente, informando il Commissario Compartimentale di P. S. così delle indagini compiute, come dell'esito del giudizio e le Autorità ferroviarie delle indagini compiute, solo però nel caso di esito positivo o quando risultino responsabilità, sia anche amministrative, a carico di ferrovieri.

Se il reato fu commesso in altro luogo, farà le opportune constatazioni e ne riferirà all'Ufficio di P. S. o al Comando dell'Arma dei RR. Carabinieri di quel luogo per gli ulteriori effetti di cui al presente comma.

Se invece non è accertato il luogo del reato, ne riferirà al Commissario Compartimentale di P. S. agli effetti della seconda parte dell'art. 66.

Ove un Ufficio di P. S. o un Comando dell'Arma dei RR. Carabinieri non eseguisca le indagini alle quali è tenuto, il Capo del Compartimento ferroviario ne riferirà al competente Commissario Compartimentale.

Art. 65.

I Commissariati Compartimentali di P. S., indipendentemente dalle comunicazioni che debbono ricevere dai sottufficiali dell'Arma comandanti le squadre, dagli uffici di P. S. e dai comandanti dell'Arma dei RR. Carabinieri a termini degli art. 63 e 64, riceveranno ogni giorno dal Capo del

compartimento l'elenco delle denuncie e dei furti di cui sia giunta direttamente notizia alle autorità compartimentali dagli uffici dipendenti.

Di tali comunicazioni i Commissariati di P. S. si avvarranno sia per gli effetti della statistica di cui all'art. 115, n. 4, sia per sussidiare, con gli elementi che possiedono, l'opera delle autorità locali a norma dello articolo seguente.

I Commissariati Compartimentali di P. S. comunicheranno alla loro volta al capo del Compartimento ferroviario i reati dei quali essi abbiano avuto notizia dagli Uffici di P. S., dall'Arma dei RR. Carabinieri e dai privati e che non risultino dagli elenchi delle denuncie e dei furti di cui è parola alla prima parte del presente articolo.

Art. 66.

Il Commissario Compartimentale di P. S., quando riceva notizia o venga comunque a conoscenza di un reato avvenuto in luogo già accertato e di cui si sta occupando l'ufficio di P. S. oppure il Comando dell'Arma dei RR. Carabinieri fornirà a quell'ufficio o a quel Comando tutti gli elementi di cui sia in possesso, e che possano condurre alla scoperta degli autori, all'accertamento delle prove e all'eventuale sequestro della refurtiva.

Quando invece riceva denuncia o abbia notizia di un reato avvenuto in luogo non ancora accertato, farà le indagini occorrenti per accertarlo, interessando, se del caso, direttamente gli altri Commissariati Compartimentali, e, stabilito il luogo del reato, ne informerà l'ufficio di P. S. oppure il Comando dell'Arma dei RR. Carabinieri competente.

Se a seguito delle indagini compiute non avrà potuto stabilire il luogo del reato, ne riferirà all'Autorità Giudiziaria del luogo ove fu constatato e ne prenderà notizia agli effetti della statistica di cui all'articolo 115.

Il Commissario Compartimentale di P. S. quando abbia direttamente condotto a termine delle indagini ne riferirà l'esito all'Autorità ferroviaria solo in caso positivo e quando risultino responsabilità a carico dei ferrovieri.

Art. 67.

Il Capo del Compartimento e le altre Autorità ferroviarie, per aver notizia dei reati avvenuti nel compartimento, dovranno rivolgersi al Commissario Compartimentale di P. S. solo quando si tratti di reati avvenuti in località non accertate; quando invece si conosca la località dovranno rivolgersi esclusivamente all'ufficio di P. S. o al Comando dei RR. Carabinieri del luogo.

Ove gli uffici di P. S. o i comandi dell'Arma dei RR. Carabinieri non corrispondano alle richieste di cui sopra, le Autorità ferroviarie dovranno riferirne agli uffici gerarchicamente superiori o al Ministero dell'Interno.

Capo IV.

Carte di libera circolazione, biglietti a libretto serie A. S. e buoni per il servizio di vigilanza.

Art. 68.

Per la esecuzione del servizio di polizia ferroviaria sulle linee statali, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato rilascerà carte nominative di libera circolazione, valevoli per tutte le classi ed anche per i treni di lusso intestate:

1° al Commissario di P. S., al Vice Commissario di P. S. addetti ai Commissariati Compartimentali per le linee ferroviarie e di navigazione dei rispettivi compartimenti e di quelli limitrofi e sempre fino a Roma;

2° agli agenti investigativi ed ai carabinieri addetti ai Commissariati Compartimentali per le linee ferroviarie e di navigazione dei rispettivi compartimenti e di quelil limitrofi;

3° ai titolari degli Uffici di P. S. presso le stazioni ferroviarie dei principali centri di frontiera ed ai sostituti dei titolari stessi per gli itinerari da stabilirsi secondo accordi tra la Drezione Generale delle ferrovie e il Ministero dell'Interno;

4° al Direttore Generale della pubblica sicurezza per tutte le linee, comprese quelle di navigazione dello Stato;

5° al direttore capo della Divisione polizia giudiziaria dirigente il servizio di polizia ferroviaria nel Regno ed al funzionario che ne fa le veci, per tutte le linee ferroviarie e di navigazione dello Stato;

6° al personale dell'Ufficio Centrale di Polizia ferroviaria e cioè:

a) un Funzionario di P. S. con funzioni di Vice Questore;

b) un Ispettore di investigazione;

per tutte le linee ferroviarie e di navigazione dello Stato.

Art. 69.

Per l'esecuzione dei servizi fissi di scorta, i funzionari, i carabinieri e gli agenti di P. S. saranno muniti di biglietti a libretto serie As.

Il Ministero dell'Interno, d'accordo con la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, determinerà il numero degli itinerari di tali biglietti occorrenti a ciascun ufficio per l'esecuzione del servizio di prevenzione.

Il Ministero dell'Interno terrà nota dei biglietti a libretto serie As che sono a disposizione dei singoli Uffici di P. S. del Regno.

Art. 70.

I biglietti a libretto, di cui all'articolo precedente, danno diritto a prender posto nelle tre classi di qualsiasi treno ordinario, salvo le limitazioni di cui all'art. 87, di sostare nei corridoi e di entrare nei bagagliai dei treni merci, quelli di lusso e delle valigia delle Indie.

Tali biglietti saranno custoditi dei capi degli uffici i quali li consegne-

ranno di volta in volta, sotto la loro responsabilità, al funzionario od agente incaricato del servizio e li ritireranno al termine del servizio stesso.

I funzionari e gli agenti che viaggiano con biglietti a libretto serie As devono essere muniti anche di tessera personale di riconoscimento conforme al Mod. *C*.

Il biglietto a libretto dovrà essere esibito, oltre che al personale ferroviario addetto alla controlleria sui treni, anche al personale del Ministero dell'Interno incaricato del servizio di controllo.

Insieme col biglietto a libretto serie As dovrà essere esibita , a richiesta, anche la tessera personale di riconoscimento.

Art. 71.

Alla fine di ogni mese, ciascun Commissariato Compartimentale, raccolti i dati degli Uffici di P. S. del compartimento, compilerà e trasmetterà al Ministero dell'Interno (Ufficio Centrale di Polizia ferroviaria) il prospetto generale dimostrativo dei viaggi effettuati dal proprio personale e da quello degli altri uffici con l'uso dei biglietti a libretto.

Il prospetto conforme al Mod. *D* deve contenere:

a) il cognome, nome e qualifica del funzionario o dell'agente che fece uso del biglietto;

b) i numeri che contraddistinguono il biglietto e cioè il numero d'ordine del libretto e il numero progressivo del biglietto;

c) il tratto del percorso;

d) il numero del treno, nonchè l'ora di partenza, tanto per l'andata, quanto per il ritorno;

e) il risultato ottenuto.

I biglietti a libretto serie As che siano stati interamente usati saranno dai Commissariati Compartimentali restituiti al Ministero dell'Interno, (Ufficio Centrale di Polizia ferroviaria).

Art. 72.

Per l'esecuzione di speciali servizi per i quali non sia possibile o conveniente adoperare le carte nominative di libera circolazione o i biglietti a libretto serie A s, si useranno i buoni conformi al modulo *E* annesso alle presenti Istruzioni. Detti buoni saranno riuniti in fascicoli, contraddistinti con un numero d'ordine, ciascuno dei quali si comporrà di 25 richieste numerati e progressivamente da 1 a 25.

I buoni dovranno essere usati soltanto quando gli speciali servizi di vigilanza di cui si tratta, ordinati ed approvati, occorrendo, dal funzionario a ciò autorizzato, abbiano per esclusivo scopo la vigilanza o la repressione dei reati che possono commettersi sui treni e sui piroscafi durante il percorso, sulle linee ferroviarie, ecc. In tutti gli altri casi, compresi quelli di trasferimento da un luogo all'altro per le esigenze di ordine pubblico, non sarà consentito l'uso dei buoni, ma i funzionari e gli agenti dovranno fornirsi di regolare biglietto a pagamento.

Art. 73.

I funzionari e gli agenti di P. S. potranno estendere la loro azione di vigilanza nell'interno delle stazioni, negli scali, nelle sale d'aspetto, a bordo dei piroscafi e in tutti i luoghi destinati al pubblico, nonchè nei bagagliai dei treni, nei magazzini, depositi, officine ferroviarie e nelle stive dei vapori previ accordi con i funzionari delle ferrovie con i comandanti dei piroscafi, a seconda dei casi, e sempre accompagnati ad ogni modo dal personale ferroviario o da quello di bordo.

Art. 74.

Ai funzionari ed agli agenti di P. S. in servizio di vigilanza sulle ferrovie e sui piroscafi non è consentito di portar seco valigie od altri oggetti e di accompagnarsi con altre persone specialmente se donne e bambini, anche se appartenenti alle loro famiglie.

Art. 75.

I funzionari e gli agenti di P. S. in servizio di vigilanza sui treni e sui piroscafi dovranno astenersi, in via assoluta, dal dare disposizioni e dal fare atti che possano turbare in un modo qualunque, danneggiare od inceppare il regolare andamento del servizio ferroviario e di navigazione.

Ove in casi gravi dovesse occorrere un provvedimento di tale natura, detti funzionari od agenti dovranno limitarsi ad avvertire il personale ferroviario o quello di bordo a cui è affidata la direzione e la responsabilità del servizio dei treni o di navigazione, il quale personale provvederà se e come sarà del caso.

Art. 76.

I fascicoli dei buoni trasmessi dal Ministero saranno tenuti in deposito dalle Prefetture, le quali potranno prelevarne un determinato numero per i bisogni diretti e distribuiranno gli altri, a seconda delle esigenze del servizio, agli uffici di P. S. dipendenti.

Le Prefetture effettueranno i prelevamenti e le distribuzioni sempre per fascicoli interi.

Art. 77.

I Commissariati Compartimentali di P. S. possono far uso dei buoni per vigilanza sulle ferrovie e sui piroscafi, sotto l'osservanza di tutte le disposizioni di cui alle presenti istruzioni.

I fascicoli dei buoni verranno distribuiti ai detti uffici direttamente dal Ministero, al quale saranno rivolte le richieste e saranno rimessi alla fine di ogni mese il rendiconto, il prospetto dimostrativo e le contromatrici di cui all'art. 90.

Art. 78.

I fascicoli saranno conservati dai singoli capi di ufficio sotto la loro responsabilità.

Art. 79.

Sono autorizzati a rilasciare e firmare i buoni di vigilanza i capi degli uffici che li hanno in consegna a norma dell'articolo precedente.

Art. 80.

Sono autorizzati a viaggiare con buoni di vigilanza sui treni e sui piroscafi per ragioni di servizio nei casi di cui all'art. 72:

a) il capo dell'Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria;

b) gli ispettori generali di P. S., i questori, i vice questori, i commissari, i vice-commissari;

c) gli ispettori, i vice-ispettori e gli agenti di investigazione;

d) la regia guardia;

e) i carabinieri reali.

Nessun'altra persona con qualifica diversa da quelle tassativamente indicate è ammessa a viaggiare con buoni.

Art. 81.

Ciascun buono varrà per un viaggio di corsa semplice; potrà valere anche per un viaggio di andata e ritorno (o di doppia corsa) quando la stazione di partenza sia fornita del relativo biglietto.

Per i viaggi che importino percorsi su linee ferroviarie e insieme su linee di navigazione dello Stato si emetteranno buoni distinti per i singoli percorsi.

Art. 82.

La validità dei buoni non oltrepasserà i 15 giorni dalla data del rilascio.

Scaduto tale termine di validità, i buoni dovranno essere senz'altro annullati.

Art. 83.

Il funzionario autorizzato al rilascio dei buoni, a termini dell'art. 79, staccherà di volta in volta dal fascicolo le contromatrici e le figlie occorrenti per il servizio da compiere dopo di averle riempite in ogni loro parte, firmate e bollate, e le consegnerà al funzionario od all'agente incaricato del servizio.

Eccezionalmente, quando speciali motivi di servizio lo esigano e non si possa preventivamente stabilire l'itinerario, si potranno consegnare una o più contromatrici e figlie con la destinazione in bianco, ma anche in questo caso le contromatrici e le figlie dovranno essere date e intestate al funzionario od all'agente incaricato del servizio, il quale, sotto la sua responsabilità, dovrà completarle all'atto di servirsene.

Art. 84.

Il funzionario o l'agente incaricato del servizio firmerà la contromatrice e la figlia che ha ricevuto e le presenterà all'ufficio di biglietteria della stazione di partenza.

Art. 85.

L'ufficio di biglietteria, accertata la validità e riconosciuta la regolarità del buono, tratterrà la figlia e consegnerà in cambio gratuitamente un biglietto ordinario a destinazione fissa o in mancanza di questo un biglietto facoltativo della serie a prezzo intero per l'itinerario e per la classe indicati nel buono.

Restituirà anche la contromatrice debitamente bollata e datata con gli estremi del biglietto rilasciato.

Quando viene rilasciato, a termini dell'art. 81, un biglietto di andata e ritorno, la detta contromatrice dovrà essere ripresentata per la timbratura alla biglietteria della stazione da cui ha inizio il viaggio di ritorno.

Art. 86.

Nei casi di eccezionale urgenza, il funzionario o l'agente che non abbia potuto munirsi del buono per presentarlo all'ufficio di biglietteria, o che lungo il viaggio abbia bisogno di proseguire oltre la destinazione indicata dal biglietto rilasciatogli, oppure di deviare su altre linee o diramazioni, prenderà ugualmente posto al treno o sul piroscafo, facendosi però riconoscere, il funzionario mediante esibizione del libretto ferroviario e l'agente mediante esibizione della tessera di riconoscimento, e rilascerà una richiesta scritta, datata e firmata portante l'indicazione della sua qualifica e residenza, del percorso del viaggio e della classe in cui deve essere effettuato.

Tale richiesta, se è esibita all'ufficio di biglietteria terrà, a tutti gli effetti, luogo del buono; se è esibita al controllore del treno o al personale di bordo, darà diritto al rilascio gratuito di un biglietto con le stesse indicazioni prescritte per i viaggiatori ordinari, non esclusa quello del prezzo e del diritto fisso e della sopratassa stabilita per i biglietti emessi a bordo.

I funzionari e gli agenti di P. S. non potranno in qualsiasi caso viaggiare senza essere muniti di regolare biglietto.

Art. 87.

I funzionari possono prender posto tanto sui treni che sui piroscafi nella classe per la quale furono richiesti e rilasciati i biglietti, fatta eccezione per quanto riguarda le vetture o compartimenti postali, i compartimenti di servizio, quelli riservati e quelli destinati alle signore sole.

Tutti gli altri agenti, tanto se investigativi, quanto se regie guardie o carabinieri in borghese od in divisa, durante il viaggio resteranno nei corridoi o piattaforme: in via eccezionale detti agenti potranno prendere posto temporaneamente se ispettori, sotto-ispettori o sottufficiali nelle vetture di seconda classe e se agenti investigaivi, guardie o carabinieri in terza classe; solo in caso di assoluta mancanza di posti potranno occupare le vetture di classe immediatamente superiore.

Sui piroscafi il viaggio degli agenti in divisa deve essere effettuato esclusivamente in terza classe.

Art. 88.

Il funzionario o l'agente, eseguito il servizio, rimetterà ai superiori una relazione e restituirà le contromatrici dei buoni usati, nonchè le contromatrici e le figlie dei buoni eventualmente non usati.

Questi ultimi verranno senz'altro annullati.

Nei casi nei quali a termini dell'art. 83 siano stati rilasciati i buoni con la destinazione in bianco, il funzionario che li rilasciò completerà le matrici rimaste in bianco con le indicazioi risultanti dalle contromatrici restituite.

Nei casi nei quali, a termine dell'art. 86, un viaggio fosse effettuato col rilascio della richiesta scritta, si dovrà, al ritorno in sede, compilare il corrispondente buono ed il tagliando che sarebbe rimasto al bigliettario sarà inviato con un appunto spiegativo al Controllo prodotti viaggiatori delle ferrovie dello Stato a Firenze.

Art. 89.

E' fatto assoluto divieto di adoperare buoni con cancellature, abrasioni o alterazioni.

Ove occorra modificare o rettificare il nome del titolare, l'itinerario, o la data, si riempirà un altro buono, annullando quello che occorrerebbe modificare, o rettificare.

Qualora il funzionario o l'agente non disponga nel momento di altro buono per presentarlo alla stazione di partenza, si regolerà in conformità di quanto è stabilito all'art. 86.

L'inosservanza delle disposizioni contenute nel presente articolo costituisce, per parte di chi se ne rende responsabile, grave mancanza disciplinare e può anche esporlo al pagamento del biglietto indebitamente rilasciato e delle sopratasse e multe sancite dalle tariffe.

Art. 90.

Alla fine di ogni mese, ciascun Uffificio di pubblica sicurezza farà tenere alla Prefettura da cui dipende:

a) il rendiconto dei buoni emessi nel mese per servizio di viglianza sulle ferrovie e sui piroscafi del quale dovrà risultare:

1° il numero dei buoni costituenti la dotazione dell'ufficio la quale viene rappresentata dalla somma dei buoni rimasti in caricamento dell'ufficio stesso alla fine del mese precedente e dei buoni eventualmente ricevuti in consegna dalla Prefettura durante il mese;

2° il numero dei buoni che l'ufficio ha emesso durante il mese, comprendendovi anche quelli eventualmente annullati;

3° il numero dei buoni rimasti in dotazione dell'ufficio alla fine del mese.

b) il prospetto dimostrativo dei buoni usati durante il mese, dal quale dovranno risultare:

1° il cognome, nome, e qualifica del funzionario o dell'agente che fece uso del buono;

2° i numeri che contraddistinguono il buono e cioè il numero d'ordine del libretto e il numero progressivo del buono;

3° il tratto percorso;

4° il motivo del viaggio;

5° il risultato ottenuto.

c) le contromatrici dei buoni usati e le contromatrici e le figlie dei buoni annullati.

Le matrici e le relazioni dei funzionari e degli agenti che hanno eseguito il servizio saranno trattenute negli atti d'ufficio.

Nel caso che durante il mese l'ufficio non abbia fatto uso dei buoni, nè abbia ricevuto libretti di buoni in caricamento dalla Prefettura, dovrà egualmente inviare alla Prefettura il rendiconto sopra indicato, facendovi conforme annotazione.

Art. 91.

Ciascuna Prefettura, raccolti i dati dagli Uffici di P. S. dipendenti, compilerà e trasmetterà al Ministero (Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria) non oltre il quindici di ogni mese:

1° la situazione dei buoni in caricamento presso la Prefettura alla fine del mese precedente;

2° il rendiconto dei buoni emessi durante il mese precedente;

3° il prospetto dimostrativo dei buoni usati.

La compilazione sarà fatta su stampati conformi rispettivamente ai moduli *F G H* annessi alle presenti norme e secondo le istruzioni trascritte sui moduli stessi.

Le prefetture allegheranno al rendiconto le contromatrici dei buoni usati e le contromatrici e le figlie dei buoni annullati.

Nel caso che gli Uffici di P. S. non abbiano durante il mese adoperati buoni e la Prefettura stessa non abbia avuto occasione di farne direttamente uso, nè abbia ricevuto libretti di buoni in caricamento dal Ministero, essa dovrà ugualmente inviare la situazione sopra indicata, facendovi conforme annotazione

Art. 92.

Per il controllo che spetta al Ministero sull'uso dei buoni l'Amministrazione delle ferrovie invierà al Ministero stesso le relative figlie entro il mese successivo a quello in cui i buoni vennero utilizzati.

Il Ministero, dopo di avere eseguite le verifiche, restituirà le figlie all'Amministrazione delle Ferrovie entro due mesi dalla data dell'invio.

Art. 93.

L'uso dei buoni potrà essere esteso anche ai viaggi sulle ferrovie esercite dall'industria privata, sulle tramvie e sulle linee di navigazione interne in servizio pubblico, quando le relative amministrazioni lo consentano, previa autorizzazione del Ministero.

Per i viaggi da effettuarsi cumulativamente sulle linee ferroviarie e di navigazione dello Stato, e sulle linee esercitate dall'industria privata, dovranno essere rilasciati distinti buoni per i singoli percorsi.

Per il rilascio e l'uso di tali buoni si osserveranno tutte le norme stabilite per le linee statali.

CAPO V.

Indennità e compensi per i servizi di P. S. sulle ferrovie.

Art. 94.

Le indennità per il servizio di prevenzione e repressione compiuti dal personale dei Commissariati Compartimentali di P. S. nell'interesse dell'Amministrazione delle ferrovie; le indennità per la vigilanza notturna agli scali ferroviari effettuata dagli agenti e dai carabinieri, nonchè le indennità per il controllo a tali servizi compiuto dal personale dei Ministero dell'Interno sono a carico dell'Amministrazione ferroviaria.

Le indennità per il servizio di scorta ai treni viaggiatori e per altri servizi eventualmente da eseguire sulle ferrovie e sui piroscafi nell'interesse generale della P. S. sono a carico del Ministero dell'Interno.

Art. 95.

Ai funzionari, agli agenti investigativi, ai carabinieri dei Commissariati Compartimentali di P. S. per i servizi che compiono fuori residenza, ma nell'ambito del compartimento, nell'interesse dell'Amministrazione delle ferrovie, sarà corrisposta una indennità mensile di giro nella seguente misura :

A) Funzionari:

1° Commissari di P. S.	L.	225
2° Vice Commissari di P. S.	»	180

B) Agenti investigativi:

1° Ispettori	»	140
2° Vice Ispettori	»	120
3° Agenti	»	100

C) Carabinieri:

1° Sottufficiali (capi drappello)	»	120
2° Altri sottufficiali	»	110
3° Carabinieri	»	90

Art. 96.

Ai funzionari, agli agenti, ai carabinieri dei Commissariati Compartimentali di P. S. per i servizi eventualmente compiuti fuori compartimento saranno corrisposte le indennità previste dai relativi regolamenti.

Agli effetti del pagamento delle indennità per i servizi di cui al precedente capovèrso, deve essere richiesto per ogni servizio, oltre l'assenso del Capo del compartimento, anche la preventiva autorizzazione del Ministero dell'Interno (Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria), e nei casi di urgenza, quando non vi sia tempo a chiedere l'autorizzazione preventiva, la prescritta ratifica.

Art. 97.

Ai funzionari, agli agenti, ai carabinieri dei Commissariati Compartimentarli di P. S. per i percorsi eventualmente effettuati, per ragioni di servizio, su vie ordinarie, ovvero su linee di trasporto concesse all'industria privata sulle quali non sia consentito il libero percorso, spetterà il rimborso delle spese sostenute per il trasporto, debitamente giustificate.

Saranno del pari ad essi rimborsate le spese eventualmente sostenute per il trasporto di refurtiva sequestrata nell'interesse dell'Amministrazione delle ferrovie, e le altre spese a cui siano andati incontro, dietro regolare autorizzazione, per la buona riuscita di determinati servizi, a norma dell'art. 54.

Art. 98.

E' fatto obbligo ai funzionari dei Commissariati Compartimentali di P. S. di eseguire nel compartimento non meno di 15 giorni al mese di effettivo servizio fuori residenza.

Per gli agenti investigativi ed i carabinieri è fatto obbligo di eseguire nel Compartimento non meno di 20 giorni al mese di effettivo servizio fuori residenza.

Nei giorni in cui gli agenti investigativi ed i carabinieri non sono inviati fuori residenza possono essere adibiti a servizi interni, e così pure alla vigilanza notturna nello scalo con diritto alla indennità prevista dall'art. 103.

Art. 99.

Quando per circostanze estranee al servizio di polizia ferroviaria, non sia dai funzionari, o dagli agenti, o dai carabinieri eseguito il minimo di servizio fuori residenza indicato all'art. 98, saranno a fine mese diffalcate dalle competenze loro spettanti tante giornate di indennità quante furono le mancate giornate di servizio, ragguagliate come appresso:

A) Funzionari:

1° Commissari di P. S.	L. 15	al	giorno
2° Vice Commissari di P. S.	» 12	»	»

B) Agenti investigativi:

1° Ispettori	» 7	»	»
2° Vice Ispettori	» 6	»	»
3° Agenti	» 5	»	»

C) Carabinieri:

1° Sottufficiali (capi drappello)	» 6	»	»
2° Altri sottufficiali	» 5,50	»	»
3° Carabinieri	» 4,50	»	»

Art. 100.

Ai carabinieri ed agli agenti di P. S. incaricati del servizio fisso di scorta ai sensi degli aricoli 17 e 18, sarà corrisposta una indennità mensile di giro nella misura rispettivamente indicata all'art. 95.

Qualora per circostanze estranee al servizio di polizia ferroviaria, non sia dai carabinieri o dagli agenti eseguita la scorta, saranno a fine mese diffalcalte dalle competenze loro spettanti tante giornate di indennità quante furono le mancate giornate di servizio, ragguagliate come appresso:

Agenti:

1° Ispettori	L. 4,65
2° Vice Ispettori	» 4
3° Agenti	» 3,30

Carabinieri:

1° Sottufficiali (capi drappello)	» 4
2° Altri sottufficiali	» 3,65
3° Carabinieri	» 3

Art. 101.

Per il servizio saltuario di scorta di cui all'art. 19, verrà corrisposto ai funzionari di P. S. il compenso di L. 7 per ogni 12 ore di servizio, ed ai carabinieri ed agenti L. 3,50 egualmente per ogni 12 ore di servizio.

Art. 102.

Ai carabinieri componenti le squadre di vigilanza negli scali ferroviari compete l'indennità giornaliera di L. 1,50 per ciascuna giornata di effettivo servizio prestato.

Art. 103.

Agli agenti investigativi e agli altri carabinieri, tanto se appartenenti ai Commissariati Compartimentali di P. S., (per i servizi che prestano in sede), quanto se appartenenti ad altri uffici o comandi, per il servizio di vigilanza notturna negli scali sarà corrisposta l'indennità di L. 1,50 per notte.

Art. 104.

La vigilanza notturna comprende il servizio che si compie dal tramonto al levar del sole.

Il servizio di vigilanza notturna non potrà superare per ciascun agente quattro ore consecutive.

Art. 105.

Il personale di P. S. del Ministero dell'Interno (Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria) per i servizi che compie fuori residenza nell'interesse dell'Amministrazione delle ferrovie avrà diritto alla indennità stabilita dai regolamenti sul personale.

Art. 106.

La liquidazione delle indennità a carico dell'Amministrazione delle ferrovie per i funzionari, gli agenti, i carabinieri dei Commissariati Compartimetali si effettuerà alla fine di ciascun mese per i servizi compiuti nel mese. A tal fine, non oltre il giorno 10 del mese successivo a quello in cui furono effettuati i servizi, i Commissari Compartimentali di P. S. trasmetteranno col loro visto al Ministero dell'Interno (Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria) tre elenchi distinti per i funzionari, agenti investigativi, carabinieri, in doppio esemplare, con le indicazioni riassuntive delle indennità dovute nel mese a ciascuno e della somma totale, corredate dalle relative tabelle, come dai moduli I. L. egualmente redatte in doppio esemplare.

Art. 107.

Il Ministero dell'Interno, nel più breve tempo, trasmetterà per la liquidazione alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato una copia degli elenchi e delle tabelle del personale dei Commissariati Compartimentali di P. S. con prospetti riassuntivi debitamente vistati dal Direttore Generale della P. S.

Art. 108.

Per le indennità spettanti ai carabinieri componenti le squadre, il sottufficiale comandante il drappello compilerà a fine mese una tabella rias-

suntiva delle indennità conforme al modulo M. in duplice copia che debitamente vistata, trasmetterà al Commissario compartimentale,

Una copia della tabella deve portare a fianco dell'ammontare dell'indennità del mese, la firma per quietanza dei militi (tranne quella del capo drappello) con le relative marche da bollo. Sulla tabella dev'essere poi indicato il nome del sottufficiale comandante il drappello stesso incaricato delle riscossioni, il quale firmerà il mandato ad esso intestato. Il Commissario compartimentale, accertata la regolarità della tabella, appone il visto per la liquidazione ed invia subito la copia con la quietanza alla Divisione Movimento per le disposizioni di pagamento, conservando l'altra copia in atti.

Con elenco riassuntivo, distinto per scali, il commissario informerà nel contempo il Ministero dell'ammontare delle indennità liquidate nel mese. L'elenco dovrà contenere l'indicazione degli scali e la somma rispettivamente spesa pel servizio di vigilanza eseguito dai carabinieri.

In caso di cessazione del servizio o di trasferimento dei militari dell'Arma dalle squadre, ad evitare qualsiasi pendenza amministrativa, la liquidazione sarà effettuata subito compilando apposite tabelle.

Art. 109.

Per le indennità di vigilanza notturna spettanti ad agenti e carabinieri di altri Uffici o Comandi i capi degli uffici si atterrano per la liquidazione alle norme indicate all'articolo precedente.

Art. 110.

Le tabelle delle indennità per servizi di scorta ai treni viaggiatori saranno liquidate dai rispettivi Comandi e dalle rispettive Prefetture nei modi consueti.

Art. 111.

Qualora l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato intenda di accordare compenso al personale di P. S. per servizi di polizia ferroviaria chiederà la preventiva autorizzazione del Ministero dell'Interno.

Per i cosidetti piccoli premi agli agenti e carabinieri, i Commissari compartimentali possono, previo nulla osta del Ministero dell'Interno, inoltrare proposta al Capo del compartimento.

CAPO VI.

Locali, arredamento e tenuta dei Commissariati Compartimentali di P. S. e degli Uffici di P. S. presso le stazioni ferroviarie. Locali per le squadre.

Art. 112.

L'Amministrazione delle ferrovie fornirà gratuitamente i locali occorrenti per i Commissariati Compartimentali di P. S. nella sede stessa della stazione.

L'Amministrazione ferroviaria provvederà a suo carico al loro arredamento, illuminazione, riscaldamento e pulizia, e li fornirà di macchine da scrivere e di tutti gli oggetti di cancelleria, timbri, registri, carta e stampati occorrenti, nonchè del cifrario ad uso degli ispettori ferroviari.

A spese dell'Amministrazione ferroviaria, i Commissariati Compartimentali di P. S. saranno muniti di lanterne cieche e di bilancie tascabili per il peso dei piccoli colli e saranno pure allacciati alla rete telefonica urbana e direttamente al telefono degli uffici del compartimento ferroviario. I Commissariati Compartimentali di P. S. saranno in oltre forniti di un inserviente fisso per la pulizia dei locali.

Art. 113.

L'Amministrazione ferroviaria fornirà gratuitamente i locali occorrenti per gli Uffici di P. S. presso le stazioni ferroviarie e provvederà a sue spese al loro arredamento, illuminazione, riscaldamento e pulizia.

Art. 114.

L'Amministrazione delle ferrovie, tenuto conto della disponibilità dei locali e delle particolari condizioni del luogo, concederà gratuitamente ai carabinieri componenti le squadre l'uso di uno o più vani negli scali per l'ufficio e possibilmente per caserma e fornirà anche l'arredamento e la cancelleria necessaria per l'ufficio.

Per non alterare a danno dei Comandi territoriali dell'Arma le proporzioni stabilite fra i sottufficiali celibi e quelli ammogliati, l'amministrazione predetta provvederà, entro il più breve termine possibile, affinchè, almeno per un quarto del numero complessivo dei sottufficiali destinati alle squadre, siano messi a disposizione i prescritti alloggi da ammogliati.

Art. 115.

Il protocollo, la rubrica e la tenuta in genere dell'archivio dei Commissariati Compartimentoli di P. S. e degli Uffici di P. S. presso le stazioni saranno conformi a quelli di tutti gli altri Uffici di P. S.

I Commissariati Compartimentali di P. S. e gli Uffici di P. S. presso

le stazioni cureranno inoltre (a norma dell'articolo 4 lettera *g*) e dell'art. 7 lettera *b*) la tenuta dei seguenti stampati di cui sono allegati i moduli alle presenti Istruzioni:

1) Modulo N. Registro dei furti ed altri reati in ferrovia.

In detto registro devono essere elencati in ordine cronologico, in modo riassuntivo e con riferimento al numero di protocollo di ufficio, tutti i reati che si verificano sulle ferrovie in danno dell'amministrazione ferroviaria e dei privati

2) Modulo O. Registro alfabetico degli oggetti rubati nella giurisdizione, ordinati col nome dei danneggiati, in modo che, sequestrandosi oggetti di furtiva provenienza, si possa riuscire a stabilirne il proprietario.

3) Modulo P. Registro alfabetico delle linee e delle stazioni del compartimento in cui si ebbero a consumare o constatare furti ed altri reati in danno dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ordinato in modo che i funzionari possano in qualsiasi momento rendersi esatto conto delle condizioni della pubblica sicurezza sulle linee e nelle stazioni ferroviarie e provvedere ed intensificarvi o ridurvi il servizio a seconda del bisogno.

4) Modulo Q. Statistica annuale dei furti ed altri reati in danno dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

CAPO VII.

Personale e Disciplina.

Art. 116.

La destinazione del personale di P. S. ai Commissariati Compartimentali ed agli uffici di P. S. presso le stazioni è fatta direttamente dal Ministero dell'Interno.

Non potranno essere destinati a prestar servizio presso i Commissariati Compartimentali e presso gli Uffici di P. S. di stazione se non quei funzionari che siano qualificati ottimi e che abbiano dato costantemente prova di esemplare condotta, di intelligenza e speciale abilità nel servizio di polizia ferroviaria e che per età e condizioni fisiche siano riconosciuti idonei a disimpegnare il servizio stesso.

Art. 117.

Il Prefetto non può accordare congedi ai funzionari, agli impiegati, agli agenti dei Commissariati Compartimentali di P. S. e degli Uffici di P. S. presso le stazioni oltre i giorni cinque, senza il nulla osta del Ministero dell'Interno (Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria).

Per i militari dell'Arma dei R. Carabinieri addetti ai Commissariati Compartimentali di P. S. e alle squadre per la vigilanza agli scali, i superiori gerarchici devono chiedere il nulla osta del commissario compartimentale di P. S. prima di accordare licenze.

Art. 118.

Le note informative saranno compilate:

1. dal commissario preposto al Commissariato Compartimentale di P. S. per tutti i funzionari, impiegati ed agenti che prestano servizio presso il suo ufficio e presso gli Uffici di P. S. di stazione del compartimento.

Le note, per cura del commissario che le ha compilate, saranno trasmesse ai questori, sotto prefetti e comandi delle rispettive giurisdizioni per la conferma ed eventuali modifiche;

2. dal Prefetto pel commissario compartimentale di P. S.

Tutte le note informative saranno controllate dai Prefetti delle rispettive provincie comprese nel compartimento.

Nel caso in cui i funzionari, gli impiegati ed agenti prestino servizio presso il Commissariato Compartimentale di P. S. e presso l'Ufficio di P. S. di stazione da meno di sei mesi, le note informative saranno controllate nei modi prescritti anche dalle autorità alla cui dipendenza si trovavano anteriormente.

I Prefetti trasmetteranno poi tutte le note informative tanto del personale dei Commissariati Compartimentali di P. S. quanto degli Uffici di P. S. presso le stazioni alla Divisione Polizia Giudiziaria (Ufficio Centrale di polizia Ferroviaria) del Ministero dell'Interno.

Art. 119.

Il Prefetto per nessun motivo può distogliere dalle loro ordinarie mansioni i funzionari, gli impiegati ed agenti dei Commissariati Compartimental e degli uffici di P. S. presso le stazioni.

Art. 120.

I guardiani da destinarsi alle squadre di cui agli art. 9 e 44 vengono scelti, su conforme parere del Commissariato Compartimentale di P. S., dall'Amministrazione delle Ferrovie:

a) tra i manovali di carriera;

b) tra gli avventizi straordinari.

Per le nuove assunzioni sono da preferire gli ex carabinieri, anche in base al disposto dell'Art. 11 D. L. N. 494 del 6 aprile 1919), ex guardie di città, di finanza e carcerarie, i decorati per merito di guerra, i mutilati purchè riconosciuti idonei, ed in genere coloro che abbiano prestato lodevole servizio in corpi militarizzati.

Art 121.

La retribuzione da corrispondersi al personale di guardia avventizio è fissata dall'Amministrazione delle ferrovie.

Ai manovali di carriera ed avventizi potranno essere pagati compensi per la scoperta di furti e di altri fatti dolosi.

Art. 122.

Il personale ferroviario addetto alle squadre non può essere distolto, per qualsiasi motivo, dalle sue mansioni.

L'Amministrazione ferroviaria, prima di concedere licenza ai guardiani o di disporre per qualsiasi motivo l'allontanamento dal servizio, dovrà sentire il parere del Commissario Compartimentale di P. S.

Art. 123.

I manovali di carriera e gli avventizi straordinari, in quanto siano destinati alle squadre, devono provare di possedere i requisiti per avere la qualità di agenti di P. S. a norma dell'art. 43 T. U. delle leggi sugli ufficiali ed agenit di P. S. approvato con R. D. 31 agosto 1907 n. 690 e dell'art. 81 del Regolamento approvato con R. D. 20 agosto 1919 n. 666 e cioè:

a) essere maggiore di età;

b) saper leggere e scrivere;

c) non essere stati mai condannati per delitti contro le persone portanti pene restrittive della libertà personale per oltre un anno, o per reati per associazione a delinquere, furti, ricettazione dolosa di oggetti furtivi, truffa, appropriazione indebita, abuso di fiducia e frode di ogni altra specie e sotto qualunqque altro titolo del codice penale, per qualunque specie di falso, falsa testimonianza o calunnia, per eccitamento all'odio fra le varie classi sociali, nonchè per reati contro il buon costume, salvo i casi di riabilitazione a termini di legge;

d) avere condotta incensurata.

Devono inoltre provare di non essere incorsi in alcuna delle condanne di cui all'art. 5 della legge 2 luglio 1908 n. 319 sulle lesioni commesse con armi; devono risultare di sana e robusta costituzione fisica, essere riconosciuti idonei al servizio.

Art. 124.

I manovali e gli avventizi di cui sopra addetti alle squadre devono munirsi del decreto che attribuisce loro la qualità di agenti di P. S. e prestare il giuramento dinanzi al pretore.

Qualora essi vengano a perdere i requisiti per avere la qualità di agenti di P. S. il Commissario compartimentale di P. S. curerà il ritiro del decreto di nomina e promuoverà immediatamente la revoca del decreto stesso.

Il decreto dovrà pure essere ritirato a cura del Commissario compartimentale in caso di licenziamento o sospensione dal servizio.

Art. 125.

Il Prefetto, su richiesta dell'Autorità ferroviaria compartimentale, curerà l'istruttoia per l'attribuzione della qualifica di agenti di P. S. agli agenti ferroviari da destinarsi alle squadre per la custodia degli scali nella

sua provincia, richiedendo il certificato di tutte le iscrizioni esistenti al casellario al loro nome, a termini dell'art. 621 del Codice di Procedura Penale, facendo poi le relative proposte al Ministero dell''Interno per gli ulteriori provvedimenti.

Art. 126.

Negli scali di maggiore importanza, verranno ad una tra le guardie ferroviarie più meritevoli e ritenute idonee assegnate le funzioni di capo guardia. L'agente scelto, d'accordo col Commissario compartimentale, a tale funzione, dipende direttamente dal sottufficiale dei carabinieri comandante il drappello al quale farà le sue proposte circa la ripartizione dei turni di servizio fra il personale dipendente e lo coadiuverà in tutte le altre attribuzioni.

L'assegnazione delle funzioni di capo guardia cessa senz'altro quando l'agente venga rinviato al servizio ferroviario propriamente detto.

Art. 127.

Il personale ferroviario addetto alla vigilanza deve portare in servizio il berretto secondo le prescrizioni dell'Amministrazione delle ferrovie e deve essere munito di apposita tessera di riconoscimento rilasciata dal Commissario compartimentale di P. S.

Art. 128.

Il servizio per la vigilanza agli scali da parte delle squadre è predisposto dal Commissario compartimentale di P. S. previ accordi con le Divisioni.

Nel predisporre il servizio, il Commissario compartimentale terrà conto del numero dei carabinieri e di guardie ferroviarie a disposizione per ciascuno scalo, nonchè del numero di ore di servizio fissate per i carabinieri dalle norme vigenti per l'Arma e per le guardie ferroviarie dalle norme del rispettivo regolamento.

Le disposizioni di servizio, per cura del Commissario compartimentale, devono essere in tempo comunicate per iscritto al sottufficiale dei carabinieri affinchè possa regolare i turni tanto per i carabinieri, quanto per le guardie ferroviarie, nonchè al capo dell'Ufficio di P. S. presso la stazione ed in mancanza al capo dell'Ufficio di P. S. locale ed al capo stazione.

Il capo dell'Ufficio di P.S. presso la stazione o dell'Ufficio di P. S. locale, nonchè il sottufficiale dell'Arma comandante la squadra devono provvedere al controllo del servizio per assicurarsi della regolarità della esecuzione. Anche il capo stazione ha facoltà di controllo particolarmente per quanto riguarda i guardiani ferroviari.

In caso di manchevolezze o deficienze e per tutto quanto abbia attinenza al regolare funzionamento del servizio, il sottufficiale dei carabinieri, il capo

dell'ufficio di P. S. presso la stazione e dell'ufficio di P. S. locale faranno le occorrenti segnalazioni con le loro proposte al Commissario compartimentale Quando però occorra adottare provvedimenti disciplinari a carico dei militari dell'Arma della squadra, il sottufficiale dei carabinieri ne riferirà anche ai propri superiori. Il capo stazione, indipendentemente dai povvedimenti disciplinari di sua competenza, deve riferire alla Divisione.

Art. 129.

Quando il servizio di vigilanza agli scali non sia disimpegnato dalle squadre, l'Amministrazione ferroviaria prescriverà che gli agenti incaricati della vigilanza, anche se appartenenti ad imprese di facchinaggio o ad Istituti privati, debbano avere la qualità di guardie giurate attribita con regolare decreto ed ottenere l'autorizzazione per avere il porto d'arma; disporrà inoltre che siano comunicati al Commissariato Compartimentale di P. S. l'elenco con le complete generalità delle persone adibite al servizio e le successive variazioni, nonchè i turni di servizio.

Anche su detto personale, indipendetemente dalla vigilanza che spetta al Prefetto della provicia, il Commissario compartimentale di P. S. esercita il suo controllo sia direttamente, sia a mezzo dell'Ufficio di P. S. presso la stazione o dell'Ufficio di P. S. locale o dell'Arma dei RR. Carabinieri locale ai quali comunica i turni di servizio.

In caso di manchevolezze o deficienze imputabili sia ai singoli individui, sia alle imprese assuntrici od alle autorità ferroviarie locali il Commissario compartimentale riferirà alla divisione per i provvedimenti di competenza nonchè al Ministero dell'interno. (Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria).

Art. 130.

I guardiani ferroviari addetti alle squadre sono sottoposti a tutte le disposizioni del regolamento sul personale ferroviario, approvato con D. L. 13 agosto 1917 n. 393. Però, per ragioni di servizio, dipendono dal Commissario compartimentale di P. S. a disposizione del quale sono messi per l'esecuzine dei servizi d'istituto.

Tali guardiani dovranno in ogni caso prestare manforte quando venissero richiesti dall'Autorità di P. S.

Art. 131.

I carabinieri addetti alle squadre, per tutto quanto riguarda il servizio, dipendono esclusivamente dai rispettivi Commissariati Compartimentali di P. S. ai quali compete impatire le relative disposizioni.

Capo VIII.

Vigilanza sulle ferrovie esercitate dall'industria privata, sulle tramvie e sulle linee di navigazione interna in servizio pubblico.

Art. 132.

Qualora le amministrazioni di ferrovie esercitate dall'industria privata, di tramvie e linee di navigazione interna in servizio pubblico intendano avere un servizio speciale sulle proprie linee anche da parte dei Commissariati Compartimentali di P. S. e siano all'uopo autorizzate dal Ministero dei Lavori Pubblici (Ufficio speciale per le ferrovie), prenderanno preventivi accordi col Ministero dell'Interno che potrà dare la relativa autorizzazione, sempre che le amministrazioni stesse assumano una quota parte delle spese comuni e non ne venga pregiudizio al servizio sulle ferrovie dello Stato.

IL MINISTRO

NITTI.

Decreto Ministeriale 20 *giugno* 1920, *che modifica quello* 22 *maggio* 1915 *relativo alla dispensa dalla chiamata alle armi dei militari in congedo.*

IL MINISTRO DELLA GUERRA

Visto il decreto ministeriale 22 maggio 1915 col quale venivano determinate le amministrazioni ferroviarie, tramviarie e lacuali, al personale delle quali è concessa la dispensa dalle chiamate alle armi, e le qualifiche d'impiego presso le varie amministrazioni che danno titolo alla dispensa stessa;

Visto che col decreto luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, che approvava i regolamenti per le varie categorie del personale delle ferrovie dello Stato, vennero apportate varianti alle qualifiche e corrispondenti denominazioni del personale ferroviario;

DECRETA:

Articolo unico.

Lo specchio *A* di cui all'art. 1 del citato decreto ministeriale 22 maggio 1915 è sostituito dallo specchio annesso al presente decreto.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 20 giugno 1920.

Il Ministro — I. BONOMI.

SPECCHIO A.

(art. 1, lettera *b*) del regolamento sulle dispense dalle chiamate alle armi).

Ferrovie dello Stato e linee di navigazione dipendenti

Direzione Generale - Servizi Centrali - Uffici delle Direzioni Compartimentali - Uffici staccati e magazzini.

QUALIFICHE che conferiscono titolo alla dispensa	QUALIFICA GENERICA da indicarsi sull'attestato di dispensa
Amministratore generale Direttore generale dell'esercizio Ispettore superiore di 1ª classe Capo servizio principale Capo servizio Capo dell'avvocatura Capo compartimento di 1ª classe Ispettore superiore di 2ª classe Sotto capo servizio Vice capo dell'avvocatura Capo dell'Istituto sperimentale Capo compartimento di 2ª classe Capo dell'esercizio navigazione Capo divisione Avvocato divisionale Ingegnere capo Ispettore capo Cassiere principale	Agente degli uffici con qualifica compresa nello specchio *A*) del regolamento sulle dispense.

(*Segue*: Direzione generale - Servizi Centrali - Uffici delle direzioni compartimentali Uffici staccati e magazzini).

QUALIFICHE che conferiscono titolo alla dispensa	QUALIFICA GENERICA da indicarsi sull'attestato di dispensa
Avvocato Medico capo Chimico capo Ingegnere principale Ispettore principale Cassiere di 1ª classe Vice avvocato Medico principale Chimico principale Ingegnere Ispettore Cassiere di 2ª classe Sostituto avvocato Medico Chimico Ingegnere geologo, Naturalista, Elettrotecnico, Igienista } Possono avere grado di Capo divisione, Ispettore capo, Ispettore principale, Ispettore. Segretario capo Capo magazzino di 1ª classe Sotto ispettore Sotto cassiere Segretario tecnico capo Disegnatore capo di 1ª classe Capo magazzino di 2ª classe Controllore principale Segretario tecnico principale Disegnatore capo di 2ª classe Controllore Segretario tecnico di 1ª classe Assistente tecnico principale Segretario tecnico di 2ª classe Assistente tecnico di 1ª classe Assistente tecnico di 2ª classe	Agente degli uffici con qualifica compresa nello specchio *A*) del regolamento sulle dispense.
Segretario principale (2) (3) Aiutante capo (2) (3) Segretario di 1ª classe (2) (4) (5) (6)	Agente degli uffici addetto..... (1) (2) (3) (4) (5) (6).

(1) Alla compilazione degli orari dei treni.

(2) *a*) Alla compilazione degli orari dei treni.
b) Alla compilazione dei turni di servizio del personale viaggiante e dei convogli.
c) Alla compilazione dei turni delle locomotive e del personale relativo.
d) Alla ripartizione veicoli.

(3) Ad attribuzioni interessanti la circolazione dei treni od il servizo telegrafico.

(4) Agli uffici cassa per le funzioni di pagatore.

(5) Ai depositi combustibili.

(6) Quale segretario degli ispettori di riparto di movimento o dei capi stazione.

(*Segue*: Direzione generale - Servizi Centrali - Uffici delle direzioni compartimentali Uffici staccati e magazzini).

QUALIFICHE che conferiscono titolo alla dispensa	QUALIFICA GENERICA da indicarsi sull'attestato di dispensa
Disegnatore principale (1) Aiutante principale (2) (4) (5) (6). Segretario di 2ª classe (2) (4) (5) (6) Disegnatore di 1ª classe (1) Aiutante di 1ª classe (2) (4) (5) (6) Disegnatore di 2ª classe (1) Applicato (2) (4) (5) (6) Aiutante di 2ª classe (2) (4) (5) (6) Aiutante applicato (2) (5)	Agente degli uffici addetto..... (1) (2) (3) (4) (5) (6).
Sorvegliante di 1ª e 2ª classe (5) Capo squadra (5)	Agente dei magazzini addetto..... (5).

Stazioni e Treni.

Ispettore Capo stazione superiore Capo stazione principale Capo gestione principale di 1ª classe Sotto ispettore Capo stazione di 1ª classe Capo gestione principale di 2ª classe Controllore principale Capo telegrafista principale Capo stazione di 2ª classe Capo gestione di 1ª classe Capo telegrafista di 1ª classe Controllore Capo stazione di 3ª classe Capo gestione di 2ª classe Capo telegrafista di 2ª classe Sottocapo Applicato Capo fermata di 1ª classe Capo fermata di 2ª classe Commesso di 1ª classe	Agente alle stazioni.

---

(1) Alla compilazione degli orari dei treni.
(2) *a*) alla compilazione degli orari dei treni.
b) alla compilazione dei turni di servizio del personale viaggiante e dei convogli.
c) alla compilazione dei turni delle locomotive e del personale relativo.
d) alla ripartizione veicoli.
(3) Ad attribuzioni interessanti la circolazione dei treni od il servizio telegrafico.
(4) Agli uffici cassa per le funzioni di pagatore.
(5) Ai depositi combustibili.
(6) Quale segretario degli ispettori di riparto di movimento o dei capi stazione.

(*Segue*: Stazioni e Treni)

QUALIFICHE che conferiscono titolo alla dispensa	QUALIFICA GENERICA da indicarsi sull'attestato di dispensa
Commesso di 2ª classe Assistente di stazione di 1ª classe Assistente di stazione di 2ª classe Manovratore capo Capo squadra manovratore Manovratore Deviatore capo Capo squadra deviatore Deviatore	Agente alle stazioni.
Capo tecnico principale Capo tecnico di 1ª classe Capo tecnico di 2ª classe Capo tecnico di 3ª classe Capo squadra operai Sotto capo squadra operai Operai	Agente dei riparti tecnici di movimento.
Controllore capo Capo personale viaggiante Controllore viaggiante principale Capo personale viaggiante di 1ª classe Controllore viaggiante di 1ª classe Capo personale viaggiante di 2ª classe Controllore viaggiante di 2ª classe Capo personale viaggiante di 3ª classe Controllore viaggiante di 3ª classe Conduttore capo Conduttore principale Conduttore Frenatore	Agente dei treni.
Padrone Capo fuochista Capo squadra Fuochista Marinaio	Agente del traghetto di Venezia.
Manovali (1)	Agente delle stazioni o dei treni addetto... (1).

(1) Alle mansioni di manovratore, deviatore, agganciatore, frenatore, pulitore, untore, lumaio ai treni.

Trazione e materiale - Depositi - Squadre rialzo - Officine.

QUALIFICHE che conferiscono titolo alla dispensa	QUALIFICA GENERALE da indicarsi sull'attestato di dispensa
Capo deposito superiore Capo deposito principale Capo tecnico principale Capo deposito di 1ª classe Capo tecnico di 1ª classe Capo deposito di 2ª classe Capo tecnico di 2ª classe Capo deposito di 3ª classe Capo tecnico di 3ª classe Capo verificatore Capo squadra operai Macchinista di treni a vapore Macchinista di treni elettrici Macchinista di tradotte e manovre Fuochista Assistente di treni elettrici Capo squadra accenditori e manovali Capo squadra accudienti e manovali Fuochista conduttore di caldaie e di motori Custode capo d'officina Verificatore Operaio Accudiente Accenditore Manovratore Deviatore Untore Custode d'officina Manovale d'officina Operaio allievo fuochista	Agente della trazione e del materiale.
Scritturale (1) Manovale (2)	Agente della trazione e del materiale addetto..... (1) (2).
Segretario (di qualunque classe) (1) Aiutante (di qualunque classe) (1) Applicato (1) Aiutante applicato (1)	Agente degli uffici addetto..... (1).

(1) Ai depositi locomotive, alle officine od alle squadre rialzo.

(2) Alle mansioni di fuochista, untore, pulitore, accenditore; alle officine elettriche o ai depositi locomotori elettrici.

Lavori.

QUALIFICHE che conferiscono titolo alla dispensa	QUALIFICA GENERALE da indicarsi sull'attestato di dispensa
Capo squadra operai Sorvegliante della linea Sorvegliante addetto alle costruzioni Sotto capo squadra operai Operaio Deviatore Guardiano e cantoniere	Agente dei lavori.
Manovale (1)	Agente dei lavori addetto.... (1).

Navigazione.

Comandante Capitano in 2ª Capo macchinista Macchinista in 2ª Ufficiale macchinista	Ufficiale (Stato Maggiore).
Nostromo Carpentiere Marinaio Mozzo	Agente di coperta.
Capo fuochista Meccanico Elettricista Fuochista Carbonaio	Agente di macchina.
Maestro di casa Cambusiere Cuoco Cameriere Garzone di cucina e di camera	Agente navigante di camera e di cucina.
Operaio	Operaio.

Società ferroviarie varie e Società lacuali.

Per le altre Società ferroviarie e per le Società lacuali, nominate nell'allegato 1, la dispensa è concessa — per le varie categorie di impiego — al personale che copra qualifiche analoghe a quelle indicate per le ferrovie dello Stato e per le linee di navigazione dipendenti.

---

(1) Alla trazione elettrica.

Ordine di servizio N. 85.

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dal 1° luglio 1920.

(Vedi ordini di servizio n. 54 e 121–1919; n. 16, 57, 64 e 68–1920 ed errata-corrige Bollettino ufficiale n. 12–1920).

Per la contabilizzazione delle entrate e delle spese riguardanti i lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie sono introdotte, con decorrenza dal 1° luglio 1920, le seguenti variazioni alla Nomenclatura dei conti:

Pag. 19 — È istituito il nuovo conto di entrata:

48-ter « *Sovvenzioni del Tesoro per i lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie* » col n. 142-*ter* di partitario e coll'annotazione:

« (*R. D. L. 25 agosto 1919, n. 1502*) ».

Pag. 57 — Al conto 83 di spesa viene soppresso il sottoconto:

« G) - *Elettrificazione delle linee* » partitario *871*.

Pag. 57 — È istituito il nuovo conto di spesa:

83-bis - *Lavori di elettrificazione delle linee*:

A) Lavori a contratto ed in economia part.° *871*
B) Forniture di magazzino . . . . . » *871-bis*
C) Espropriazioni ed acquisto stabili . . » *871-ter*
D) Trasporti . . . . » *871-quater*
E) Studi, dirigenza e sorveglianza . . » *871-quinquies*

e coll'annotazione: « *A questo partitario sono addebitate oltre le quote di spese generali di amministrazione, anche le spese per il funzionamento dell'Ufficio di cui all'art. 10 del R. D. L. n. 597 del 2 maggio 1920* ».

F) *Diversi* col n. *871-sexties* di partitario.

Pag. 66 e 67 — Alla dizione dei sottoconti 142-C., partitario 1058; 143-C, partitario 1061 e 144-C, partitario 1064; far seguire alle parole: « ripristino delle linee » quelle « e del materiale ».

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 86.

Piante organiche del personale esecutivo.

Si porta a conoscenza che il Consiglio di amministrazione, nella seduta del giorno 10 giugno 1920, con deliberazione approvata dal Ministro dei lavori pubblici addì 10 luglio 1920, ha stabilito, con decorrenza del 30 giugno 1919, il numero dei posti per ciascun grado dei ruoli organici del personale esecutivo delle categorie comprese nelle annesse tabelle, le quali annullano e sostituiscono quelle corrispondenti, pubblicate con l'ordine di servizio n. 87-1918, nel *Bollettino Ufficiale* n. 31 del 1° agosto 1918.

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

RUOLI DEL PERSONALE ESECUTIVO

Personale delle stazioni.

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Quantità di posti
Personale di movimento	6	Ispettori	12
	6	Capi stazione superiore.	6
	7	Capi stazione principali.	60
	7	Sotto ispettori	20
	8	Gapi stazione di 1ª classe.	403
	8	Controllori principali	20
	9	Capi stazione di 2ª classe	1 377
	9	Controllori	25
	10	Capi stazione di 3ª classe	3 366
		Totale . . .	5 289
Personale delle gestioni	6	Ispettori	4
	7	Capi gestione principali di 1ª classe	4
	7	Sotto ispettori	10
	8	Capi gestione principali di 2ª classe	46
	8	Controllori principali	12
	9	Capi gestione di 1ª classe	248
	9	Controllori	18
	10	Capi gestione di 2ª classe	683 (1)
		Totale . . .	1 025

(1) Finchè rimarranno in funzioni di segretario dei capi stazione e capi gestione agenti del personale degli uffici, sarà da considerarsi ridotta di altrettanti posti la pianta dei capi gestione di 2.a classe.

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Personale dei telegrafi	6	Ispettori	—	1
	7	Sotto ispettori.	—	4
	8	Capi telegrafisti principali . .	—	4
	8	Controllori principali	—	6
	9	Capi telegrafisti di 1ª classe .	—	28
	9	Controllori	—	9
	10	Capi telegrafisti di 2ª classe .	—	142
		Totale . . .		194
Sotto capi . . . . . Applicati e Capi stazione di 4ª classe .	11	Sotto capi (dopo aver conseguite tutte le prescritte idoneità)	—	3 515
	11	Apglicati in prova.	—	
	11	Capi stazione di 4ª classe . .	—	
Capi fermata	11	Capi fermata di 1ª classe . .	—	139
	12	Capi fermata di 2ª classe . .	—	110
		Totale . . .		249

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Personale ausiliario. (1)	11	Commessi di 1ª classe	—	3 248
	11	Commesse di 1ª classe	—	
	12	Commessi di 2ª classe	—	3 363
	12	Commesse di 2ª classe	—	
	13	Assistenti di stazione di 1ª classe	S	1 625
			C	921
			M	573
	14	Assistenti di stazione di 2ª classe	S	1 808
			C	1 087
			M	586
		Totale . . .		13 211
Manovratori	12	Manovratori capi	—	431
	14	Capi squadra manovratori . .	S	999
			C	457
			M	267
	15	Manovratori	S	2 611
			C	1 225
			M	644
		Totale . . .		6 634

(1) Gli aiutanti applicati avventizi delle stazioni sistemabili a norma del R. Decreto 2-9-1919 n. 1588, che non trovassero posto nell'organico dei sottocapi ed applicati faranno carico alla pianta dei Commessi fino a quando il numero complessivo dei sotto capi, Applicati ed Aiutanti applicati non si sarà ridotto al numero complessivo dell'organico stabilito pei sotto capi ed applicati di stazione.

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Deviatori	12	Deviatori capi.	—	105
			S	246
	14	Capi squadra deviatori. . . .	C	192
			M	117
			S	4068
	15	Deviatori	C	2337
			M	1545
		Totale . . .		8610
			S	10981
Manovali	16	Manovali	C	6862
			M	4990
		Totale . . .		22833

Personale dei treni.

Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
7	Controllori capi	—	(1) 14
8	Capi personale viaggiante principali	—	10
8	Controllori viaggianti principali	—	(1) 6
9	Capi personale viaggiante di 1ª classe	—	27
9	Controllori viaggianti di 1ª classe	—	(1) 8
10	Capi personale viaggiante di 2ª classe	—	71
10	Controllori viaggianti di 2ª classe	—	48
11	Capi personale viaggiante di 3ª classe	—	282
11	Controllori viaggianti di 3ª classe	—	255
12	Conduttori capi	—	5273
		S	850
13	Conduttori principali	C	575
		M	488
		S	1620
14	Conduttori	C	1450
		M	1141
		S	5030
15	Frenatori	C	3660
		M	2574
	Totale		23382

(1) Finchè rimarranno in funzioni di Controllore capo, Controllore viaggiante principale e Controllore viaggiante di 1ª classe agenti appartenenti ai ruoli del personale di 2ª categoria degli uffici, sarà da considerarsi ridotta di altrettanti posti la pianta degli agenti delle suddette qualifiche.

Personale di linea.

Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
12	Sorveglianti della linea	—	719
14	Capi squadra cantonieri	S	956
		C	773
		M	760
16	Guardiani	S	3880
		C	3000
		M	2888
16	Cantonieri	S	8470
		C	6140
		M	5486
	Totale		33072

Personale del Traghetto di Venezia.

Gradi		Qualifiche	Quantità di posti
Gruppo *A.*	13	Padroni	4
	14	Capi squadra	2
	15	Marinai	30
		Totale . . .	36
Gruppo *B.*	13	Capi fuochisti	4
	14	Fuochisti	5
		Totale . . .	9

Personale tecnico ed operaio.

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Quantità di posti
Movimento	7	Capi tecnici principali. . . .	—	1
	8	Capi tecnici di 1ª classe. . .	—	4
	9	Capi tecnici di 2ª classe. . .	—	9
	10	Capi tecnici di 3ª classe. . .	—	13
	12	Capi squadra operai.	—	67
	13	Sotto capi squadra operai. .	S	40
			C	18
			M	13
	14	Operai di 1ª e 2ª categoria .	S	435
			C	230
			M	206
	15	Operai di 3ª categoria. . . .	S	159
			C	64
			M	60
		Totale . . .		1319

Ruoli	Gradi	Qualifiche	Ripartizione regionale	Pianta transit.	Pianta definit.
Laboratori chimici e foto-tipo-lito-grafici.	10	Capi tecnici di 3ª classe. . .	—	1	—
	12	Capi squadra operai.	—	10	11
	14	Operai di 1ª e 2ª categoria .	S	1	1
			C	120	120
			M		1
	15	Operai di 3ª categoria. . . .	S	—	—
			C	48	48
			M	—	—
		Totale. . .		181	181

Ordine di servizio N. 87.

Trasporti a carro completo destinati a Livorno marittima.

Allo scopo di favorire il sollecito eseguimento delle manovre per le distribuzioni dei carri carichi in arrivo allo scalo di Livorno Marittima, di cui l'art. 6 della parte III dell'allegato 8 alle tariffe e condizioni pei trasporti, si ammette che gli speditori possano prescrivere sui documenti di trasporto il punto in cui i carri dovranno essere messi a disposizione dei destinatari per lo scarico.

Tale prescrizione dovrà farsi nella parte del documento di trasporto riservata alla designazione della destinazione definitiva indicando uno dei punti specificati nella nota (1) all'art. 1 della succitata parte III dell'allegato 8 come al seguente esempio: « per il bacino Cappellini », « per la Darsena », ecc.

Le stazioni mittenti cureranno, nei casi di cui sopra, di riportare l'indicazione anche a tergo dei documenti di trasporto, di seguito al nome della stazione di Livorno Marittima.

In relazione a quanto precede, il secondo capoverso dell'articolo 6 in questione deve essere così modificato:

« Le manovre per distribuire ai diversi punti i vagoni carichi in arrivo allo scalo sono compiute in base alle indicazioni apposte dai mittenti sui documenti di trasporto; in mancanza di queste, in base all'ordine che i destinatari impartiscono prima dell'arrivo ».

L'Amministratore generale
R. DE CORNÈ.

Circolare N. 39.

Trasporti militari in conto corrente - Tasse di sosta.

A datare dal 1° agosto 1920 le tasse di magazzinaggio e di sosta maturatesi su trasporti in conto corrente, effettuati dalle

Amministrazioni militari, si devono sempre riscuotere direttamente dalle stazioni all'atto della riconsegna dei trasporti medesimi.

Conseguentemente resta abrogata ogni disposizione contraria alla presente impartita durante la guerra.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

L'Amministratore generale
R. De Cornè.

Circolare N. 40.

Divieti di esportazione delle merci.

(Vedi circolare n. 52-1919).

Giusta comunicazioni pervenute dal Ministero delle Finanze, si indicano nell'elenco A allegato alla presente circolare, le merci per la cui esportazione è ancora necessario un permesso del Ministero medesimo.

Per tutte le altre merci, non comprese nel detto elenco, la esportazione viene consentita direttamente dalle Dogane.

Le Dogane hanno inoltre la facoltà di consentire l'esportazione anche di alcune delle merci indicate nell'elenco A e che, per esatta conoscenza delle stazioni, si indicano nell'elenco B, pure allegato.

Resta quindi stabilito:

1) che le merci comprese nell'elenco A e non anche in quello *B* non possono essere accettate per la spedizione all'estero *se lo speditore non presenta un permesso di esportazione rilasciato dal Ministero delle Finanze;*

2) che per tutte le altre merci non occorre alcun permesso.

L'esportazione nelle colonie italiane è libera od è consentita direttamente dalle Dogane per tutte le merci, ad eccezione delle seguenti:

Tripolitania e Cirenaica.

Olio d'oliva: l'esportazione può essere consentita dalle Dogane verso presentazione di un *buono* rilasciato dal Governatore.

Cereali e derivati, zucchero: l'esportazione può essere consentita dalle Dogane su richiesta del rappresentante del Ministero delle colonie, purchè la merce sia fornita dal Commissariato generale per gli approvvigionamenti ed i consumi e sia destinata ai Consorzi di Tripoli e di Bengasi.

Eritrea e Somalia italiana.

Riso, pasta e farina di frumento: l'esportazione può essere consentita soltanto dalle Dogane di Genova, Livorno, Napoli e Catania.

Raccomandasi ai capi stazione ed ai capi gestione di tenere diligentemente in corrente gli elenchi allegati alla presente circolare, apportandovi le aggiunte e modificazioni che volta a volta saranno comunicate.

La presente circolare rappresenta la situazione vigente al 26 luglio 1920.

La Circolare n. 52-1919 e gli elenchi annessivi sono abrogati.

Distribuito agli genti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale dell'esercizio
C. CROVA.

Allegato alla circolare N. 40-1920.

ELENCO A.

Merci per la cui esportazione occorre, di regola, il permesso ministeriale.

1. — ANIMALI.

Asini — Bestiame bovino, ovino, caprino ed equino — Conigli — Muli — Pollame, compresi i piccioni — Porci.

2. — GENERI ALIMENTARI.

Biscotti — Burro di latte e artificiale — Carni fresche o in qualsiasi modo preparate o conservate — Castagne — Cereali e granaglie — Cioccolata — Confetti e altri prodotti fabbricati con zucchero — Conserve alimentari — Estratti di carne e brodo animale concentrato — Farine di cereali, di granaglie, di legumi, di castagne — Formaggio — Frutta fresche, secche, o comunque preparate o conservate — Frutti canditi — Gelatine alimentari — Lardo — Latte, anche sterilizzato e concentrato — Legumi freschi, secchi o comunque preparati — Margarina animale e vegetale — Marmellate — Olii vegetali — Olive fresche o conservate — Ortaggi freschi, secchi o comunque preparati — Pane e biscotto di mare — Paste alimentari — Patate — Pesci freschi, secchi, salati, affumicati o comunque preparati e conservati — Pomodori freschi — Riso e risino — Semolino di grano o di altri cereali — Strutto — Sughi di carne e di pesce per condimenti — Surrogato del caffè — Uova di pollame — Uva fresca — Zucchero di qualsiasi qualità, anche bruciato.

3. — GENERI COLONIALI E DROGHE.

Cacao anche infranto, macinato o in polvere — Caffè — Droghe di ogni specie — Thé.

4. — GENERI PER L'ALIMENTAZIONE DEL BESTIAME.

Avena — Crusca, cruschello, farinette ed altri bassi prodotti della macinazione dei cereali — Fave — Foraggi di qualsiasi specie — Panello per foraggio — Polpe di barbabietole — Residui di qualsiasi materia atti a servire per l'alimentazione del bestiame.

5. — MATERIE PRIME PER LE INDUSTRIE.

Acciaio in lingotti, ghisa in pani, ferro in masselli e altri metalli comuni e leghe metalliche, allo stato greggio oppure semplicemente laminati o trafilati — Acetone — Acidi grassi — Acido cromico — Acido stearico — Alizarina — Amido — Anilina e suoi sali — Barbabietole — Budella e ve-

Segue *Allegato alla circolare N.* 40-1920.

sciche fresche, secche o salate — Burro di cacao — Caglio e presame — Calce e cementi — Carbonato di soda — Cascami di canapa, di lino di juta, escluse le stoppe — Cera carnauba, cera minerale e cera vegetale — Ceresina — Chiara d'uovo e giallo d'uovo, diseccati o liquidi — Colofonia — Colori derivati del catrame — Coprah — Corna, ossa e materie affini, greggie — Corozo — Cotone in bioccoli o in massa — Cromati e bicromati — Dègras — Destrina — Estratti tannici di qualunque genere — Fecole — Glucosio — Gomma elastica e guttaperca, greggie — Gomma elastica rigenerata e avanzi di gomma, compresi gli oggetti di gomma resi inservibili dall'uso — Grassi animali e vegetali — Indaco — Juta greggia o pettinata — Lana greggia, lavata, tinta compresa la lana meccanica e cascami di lana; tops e filati di lana pettinata e cardata e filati di lana misti con cotone — Legname da costruzione e da lavoro — Lino greggio e pettinato — Luppolo — Melazzo e residui di melazzo — Minerali metallici — Olii animali — Olii di palma, di cocco ed altri olii vegetali per usi industriali — Olii minerali, di resina e di catrame, greggi, leggeri o pesanti e residui della distillazione di olii minerali — Olio di anilina — Paraffina — Pasta di legno, cellulosa e meccanica — Pelli di lepre e di coniglia e loro cascami — Pelli bovine ed equine e pelli di capra fresche, secche o comunque conservate o conciate — Pelli di capretto conciate o non — Pelli secche greggie di lepre o di coniglio — Pelli di agnello, greggie e conciate — Permanganato di potassio — Piriti — Potassa caustica — Rafia — Residui metallici — Rottami, limature, scaglie e scorie di qualsiasi metallo comune — Sali ammoniacali bruciati — Sali di cromo — Sali di potassio, compreso il salino proveniente dall'esaurimento delle barbabietole — Sali di stagno — Sansa vergine — Scorze di china — Seme bachi — Semi oleosi e farina di semi oleosi — Soda caustica — Solfato di rame — Spirito puro — Stracci d'ogni sorta, compresi gli avanzi di corde, di reti e simili — Tabacchi in foglia — Toluolo e miscugli di toluolo — Vaselina naturale e artificiale.

6. — METALLI PREZIOSI E VALORI.

Argento greggio e lavorato — Carta monetata — Monete d'argento, d'oro, di rame e di nichelio — Oro greggio e lavorato — Platino greggio e lavorato — Rottami ed altri avanzi di metalli preziosi — Sabbie argentifere, aurifere e ramifere — Titoli italiani emessi dallo Stato, da Enti pubblici e da Società nazionali, già estratti e cedole maturate sui titoli stessi — Vaglia cambiari, fedi di credito, assegni bancari e postali, assegni circolari e in genere titoli di credito stilati in lire italiane.

7. — MEDICINALI.

Alcaloidi e loro sali — Cassia — Chinino, suoi sali e preparati — Medicamenti contenenti chinino — Oppio e suoi derivati — Tamarindi.

Segue *Allegato alla circolare N.* 40-1920.

8. — COMBUSTIBILI.

Carbon fossile e altri combustibili fossili — Carbone di legna — Formelle combustibili — Legna da fuoco — Torba e mattoni di torba.

9. — CONCIMI.

Avanzi di corna, di unghie e di materie affini — Calciocianamide — Carniccio — Concimi chimici — Perfosfati.

10. — PRODOTTI FABBRICATI.

Aghi da cucire e per macchina — Bastimenti, barche, battelli ed altri galleggianti — Botti e doghe per botti — Bottiglie di vetro — Calzature di qualsiasi specie — Carta da giornali — Cinghie di pelle per trasmissione di movimento — Fiaschi e damigiane — Filati di cotone per cucire — Filati di lana — Filati di lino — Lampade elettriche a incandescenza — Lastre di vetro da finestra — Laterizi — Locomobili — Locomotive — Mattonelle di ogni sorta — Macchine agrarie e loro parti staccate — Macchine per sigarette — Macchine da scrivere, di fabbricazione estera — Piastrelle da pavimento — Sacchi di canapa e di juta — Tessuti di juta greggi, lisci — Traversine di legno per ferrovie — Veicoli da ferrovie.

Allegato alla Circolare N. 40-1920.

ELENCO B.

Merci considerate nell'elenco A, per la cui esportazione non occorre il permess di alcuna Autorità.

Gruppo sotto il quale le merci sono considerate nell'elenco *A*	Merci che sono liberamente ammesse alla esportazione, in deroga alle indicazioni dell'elenco *A*
1. — ANIMALI.	
Pollame, compresi i piccioni	Oche, anitre, faraone, piccioni.
2. — GENERI ALIMENTARI.	
Carne	Carni insaccate di qualsiasi genere.
Castagne	Castagne fresche e secche.
Cereali e granaglie	Miglio.
Cioccolata	Cioccolata, purchè fabbricata con zucchero estero importato temporaneamente.
Confetti ed altri prodotti con zucchero	Amaretti e paste secche, fabbricati esclusivamente con mandorle o nocciole — Citrato di magnesia effervescente — Confetti — Frutta sciroppate o in guazzo — Panforti (purchè fabbricati con zucchero estero temporaneamente importato) — Panforti di Siena e Pane speciale Certosino, anche se fabbricati con zucchero nazionale o nazionalizzato — Torrone fabbricato con miele, senza zucchero.
Conserve alimentari	Ciliege allo spirito — Conserva di pomodori — Funghi conservati — Tartufi conservati.
Farine di cereali, ecc.	Farina di castagne — Farina di miglio.
Frutta fresche, ecc.	Agrumi — Bacche di ginepro, fresche o secche — Ciliege fresche e in salamoia — Coccole di lauro — Datteri — Nespole del Giappone e di altra specie — Fichi secchi — Mandorle, mandorle di pesca e di albicocca, prugne, ciliege, ecc. — Mele — Mirtilli, more ed altre frutta silvestri — Noci e nocciuole — Noci di anacardio — Pignoli — Pistacchi — Frutta secche, altre — Frutta fresche, altre (fino al 31 luglio 1920).

segue *Allegato alla circolare N.* 40-1920.

Gruppo sotto il quale le merci sono considerate nell'elenco *A*	Merci che sono liberamente ammesse alla esportazione, in deroga alle indicazioni dell'elenco *A*
Frutti canditi	Sughi di frutta, non zuccherati — Frutta candite e scorze di cedro e di altre frutta candite, in quanto siano fabbricate con zucchero estero importato temporaneamente per la fabbricazione di questi prodotti.
Legumi freschi, secchi, ecc. .	Fagiolini in scatole — Legumi freschi in genere (fino al 31 luglio 1920) — Lupini — Piselli in scatole.
Marmellata	Marmellate di frutta senza zucchero — Marmellate fabbricate con zucchero estero temporaneamente importato.
Olii vegetali . .	Olio d'oliva o misto con olio di semi commestibile estratto dai depositi franchi e dai depositi doganali, in quanto si tratti di olio estero da riesportare o di olio nazionale immesso nei detti depositi previo sdoganamento per consumo di altrettanto olio estero d'oliva puro.
Olive fresche e conservate . . .	Olive bianche in salamoia.
Ortaggi freschi, secchi, ecc.	Agli — Asparagi — Capperi freschi e al sale — Cavolfiori — Cetrioli in salamoia — Cipolle — Funghi secchi — Julienne — Ortaggi in genere conservati in scatole — Ortaggi freschi in genere (fino al 31 luglio 1920). — Peperoni freschi — Pomodori pelati, in scatole — Tartufi freschi.
Pane e biscotti di mare	Ostie.
Pesci secchi salati, ecc.	Antipasti di qualsiasi specie anche contenenti piccolissime quantità di tonno — Aragoste vive — Pesci in salsa piccante — Pesci conservati di qualsiasi specie comprese le uova di tonno, ed eccettuati: baccalà, salmone, stoccofisso, tonno. N.B. — Se si tratti di pesci sott'olio, l'esportazione può essere consentita solo a condizione che prima o contemporaneamente venga importato un quantitativo di olio commestibile estero di oliva o di semi, pari al 20 % del peso lordo da esportare (10 % se trattisi di antipasti) e a condizione che la relativa bolletta d'importazione sia intestata alla Ditta esportatrice.

segue *Allegato alla circolare N. 40 1920.*

Gruppo sotto il quale le merci sono considerate nell'elenco *A*	Merci che sono liberamente ammesse alla esportazione, in deroga alle indicazioni dell'elenco *A*
Uva fresca	Uva fresca di ogni qualità.
Pomodori freschi	Pomodori freschi (fino al 31 luglio 1920).

3. GENERI COLONIALI E DROGHE.

Cacao, ecc. . . .	Cacao in polvere o in pasta, purchè venga importato prima o contemporaneamente una eguale quantità di cacao in grani.
Droghe . . .	Peperoni secchi — Zafferano — Cannella Chiodi di garofano — Noci moscate — Pepe e pimento.

4. GENERI PER L'ALIMENTAZIONE DEL BESTIAME.

Crusca, cruschello, ecc. . .	Lolla di orzo — Lolla di riso — Pula di riso.
Foraggi	Carrube — Panelli — Paglia — Fieno.
Polpe di barbabietole	Polpe di barbabietole (fino al 31 agosto 1920).
Residui atti a servire per la alimentazione del bestiame	Barbe di granoturco — Sansa macinata, completamente esaurita — Torsoli di granoturco.

5. — MATERIE PRIME PER LE INDUSTRIE.

Caglio e presame	Caglio.
Calce e cementi	Cemento.
Cascami di canapa, ecc.	Stoppa catramata (anche se ottenuta da disfacimento di cordami vecchi).
Cera carnauba, cera animale, ecc. . .	Cera carnauba.
Colori, ecc. . . .	Colori innocui per colorazione di paste alimentari — colori per saponi — nero allo zolfo.
Corozo	Polvere di corozo e di dum.
Cotoni in bioccoli, ecc.	Cascami di cotone.

segue *Allegato alla circolare N. 40-1920.*

Gruppo sotto il quale le merci sono considerate nell'elenco *A*	Merci che sono liberamente ammesse alla esportazione, in deroga alle indicazioni dell'elenco *A*
Gomme e resine esotiche	Incenso.
Lana greggia, ecc.	Lana greggia — lane da concia — cascami di lana: esclusi quelli denominati blousses o pettinaccio (cascami della pettinatura) — tops di lana — filati di lana cardata e filati di lana pettinata.
Legname, ecc.	Abbozzi per pipe — Impiallacciature di legno di qualsiasi specie — Rami, verghe e cerchi di castagno per cesti o per botti — Stecche di faggio per cerchi da staccio.
Metalli comuni e leghe metalliche, ecc.	Ferro silicio — Stagnola in fogli.
Minerali metallici	Ceneri di piriti di ferro — Antimonio allo stato metallico — Mercurio — Minerali di piombo — Minerali di zinco — Minerali di rame.
Olii vegetali per usi industriali . .	Olio di mandorle — Olio di oliva al solfuro — Olio di ricino industriale.
Olii minerali, ecc.	Penzolo — Oildag (soluzione oleosa di grafite).
Pelli di agnello o di capretto, ecc. . .	Pelli di agnello conciate per guanti — Pelli di capretto greggio di peso non superiore a 350 grammi ognuna.
Pelli bovine ed equine e pelli di capra, fresche, secche o comunque conservate o conciate	Pelli greggie di peso superiore a 5 Kg. provenienti dalle nostre colonie africane, previa documentazione dello effettuato pagamento della differenza di nolo — Spaccature di pelli bovine od equine (croste) in qualunque condizione — Cuoio conciato nero per selleria.
Residui metallici	Residui metallici provenienti dalla fabbricazione del solfato di rame, contenenti rame, piombo, argento, silicio, arsenico.
Sali ammoniacali bruciati	Sali ammoniacali bruciati provenienti dalla fusione dello zinco e dalla zincatura del ferro e costituiti essenzialmente di ossido di zinco, zinco metallico e piccole quantità di sali ammoniacali.
Sali di stagno	Ossido di stagno.
Seme di bachi	Seme bachi.

segue *Allegato alla circolare N.* 40-1920.

Gruppo sotto il quale le merci sono considerate nell'elenco *A*	Merci che sono liberamente ammesse alla esportazione, in deroga alle indicazioni dell'elenco *A*
Semi oleosi	Semi di canapa, semi di senapa, semi di cavoli, cavolfiori, broccoli.
Piriti	Piriti di ferro.
Soda caustica	Soda caustica.
Spirito puro	Olio amilico.
Toluolo	Toluolo.
Trementina naturale o artificiale	Trementina naturale o artificiale.

6. — METALLI PREZIOSI E VALORI.

Argento, ecc.	Lavori, gioielli e orologi di argento, contro importazione di corrispondente quantità di argento greggio.
Oro, ecc.	Lavori, gioielli e orologi d'oro, contro importazione di corrispondente quantità di oro.
Platino, ecc.	Lavori e gioielli di platino contro importazione di corrispondente quantità di platino.
Rottami e altri avanzi di metalli preziosi	Ceneri di oreficeria.

7. — MEDICINALI.

Alcaloidi	Alcaloidi di aconito.
Burro di cacao	Burro di cacao.
Generi medicinali e medicamenti composti	Generi medicinali e medicamenti composti (esclusi l'olio di lino, l'olio di merluzzo in barili e l'oppio in pani).
Medicamenti contenenti chinino	Medicamenti contenenti chinino, previa importazione della corrispondente quantità di chinino.

8. — COMBUSTIBILI.

Legna da fuoco	Erica in rami.

seguo *Allegato alla circolare N. 40-1920.*

Gruppo sotto il quale le merci sono considerate nell'elenco *A*	Merci che sono liberamente ammesse alla esportazione, in deroga alle indicazioni dell'elenco *A*
9. — CONCIMI.	
Concimi chimici . . .	Sangue secco o cristallizzato detto anche ematosina — Carnicchio secco e calcinato.
10. — PRODOTTI FABBRICATI.	
Bastimenti, barche, ecc.	Imbarcazioni da canotaggio e relativi attrezzi
Botti e doghe per botti	Botti piene — Botti vuote di qualsiasi legno, anche se presentate disfatte purchè complete — Doghe di castagno, di cerro, di quercia e di rovere per botti.
Bottiglie di vetro	Bottiglie di vetro.
Calzature	Calzature aventi la tomaia di qualsiasi qualità di stoffa, quand'anche la suola sia di cuoio — Calzature di tela con suola di corda — Scarpine da ballo — Zoccoli di legno ricoperti in tutto o parte di tessuto.
Cinghie di pelle, ecc.	Cinghie di pelle finite per trasmissione di movimento.
Filati di lana cardata e pettinata . .	Filati di lana cardata e pettinata.
Lastre di vetro da finestra	Lastre di vetro da finestra.
Laterizi	Laterizi (esclusi i mattoni refrattari)
Mattonelle di ogni sorta	Materiali da costruzione « Eternit ».
Piastrelle da pavimento	Piastrelle da pavimento.
Sacchi di juta e di canapa	Sacchi di juta e di canapa.
Tessuti di juta greggia, lisci .	Tessuti di juta greggia, lisci e tele grossolane di juta provenienti dall'imballaggio del cotone.

SENTENZA

Appalti di pubblici lavori - Capitolati generali amministrativi - Loro carattere regolamentare - Opposizione alla domanda di arbitrato - Competenza degli arbitri.

Il Capitolato generale amministrativo dei lavori che si eseguono dalle ferrovie dello Stato, racchiudendo un complesso di norme e di prescrizioni di carattere generale, con cui l'Amministrazione delle provviste rispettive nell'esplicazione di analoga facoltà riservatale dalla legge sulle opere pubbliche, presenta gli estremi costitutivi del regolamento propriamente detto, ossia del regolamento di pura esecuzione.

Ne consegue la inapplicabilità del divieto, sancito dall'art. 5 della legge 24 luglio 1908, ai Magistrati di assumere le funzioni di arbitri se non nei casi previsti da leggi e regolamenti, dovendo la clausola compromissoria, inserita nel capitolato suddetto in relazione all'art. 349 della legge sulle opere pubbliche, considerarsi quale norma regolamentare.

L'opposizione alla istanza di arbitrato, perchè intempestivamente dedotta dalla Impresa, costituisce una eccezione di rito che investe la procedibilità dell'azione e che, quindi, non può essere conosciuta e decisa che dal giudice, competente per quest'ultima, e cioè dal Collegio arbitrale, istituito per tutte le controversie inerenti all'appalto (1).

CORTE APPELLO D ROMA. — Sentenza 23 aprile; 6 maggio 1920. — Impresa Cottini, *appellante* contro Ferrovie Stato.

Considerato che, non avendo l'Impresa appellante insistito, nelle sue comparse conclusionali, sul motivo di appello, col quale

---

(1) La sentenza del Tribunale, confermata ora dalla Corte di Appello trovasi inserita a pag. 169 del Bollettino 1919–IV.

lamenta la notificazione a lei fatta della sentenza appellata « in « copia autentica, munita di formula esecutiva, nonostante che « nessuna traccia si trovi nella motivazione e nel dispositivo di « essa della pretesa accordata provvisoria esecutorietà »; non è il caso di farne obbietto di esame e di pronunzia alcuna.

Che, scendendo, quindi, al secondo motivo di appello, a torto l'Impresa lamenta con esso che il Tribunale, spostando « l'ordine e l'entità delle questioni, quali erano state da lei proposte nel loro contenuto e nella loro funzione di rispettiva subordinazione », abbia creduto di premettere all'esame della domanda principale, intese a far dichiarare « la validità e l'efficacia giuridica della domanda di arbitrato ed a fare, conseguentemente, rimettere le parti e la causa avanti il Collegio Arbitrale di cui all'articolo 43 del intesa a far dichiarare « la validità e l'efficacia giuridica della domanda subordinata, diretta ad ottenere la pronunzia di nullità della clausola compromissoria, di cui al mentovato articolo 43, a norma della sopravvenuta legge del 28 luglio 1908, per essere stato compreso tra gli arbitri da nominarsi un magistrato.

E l'Impresa appellante lamenta a torto inversione siffatta di ordine, perchè, se la rimessione delle parti davanti il Collegio arbitrale, chiesta colla prima domanda suddetta, ha per suo necessario presupposto la validità dell'art. 43 surriferito del Capitolato generale amministrativo in base al quale il Collegio istesso dovrebbe essere costituito, e tale presupposto appunto viene investito con l'altra domanda; manifesto è come quest'ultima abbia, rispetto alla prima, per effetto di contenuto simile, carattere eminentemente pregiudiziale. E fa appena d'uopo rilevare come, a fini di inversione siffatta di esame, non occorresse già — siccome pretende l'appellante — espressa istanza di parte, una volta che essa era imposta, come sopra, dalal logica del diritto; e ciò a prescindere dal fatto che, in ogni caso, la necessità della medesima era stata espressamente messa in evidenza dall'Amministrazione delle Ferrovie.

Che, poi, i primi giudici abbiano escluso a ragione la nullità surriferita, è del pari fuori dubbio, imperocchè, se, ai sensi dell'art. 5 della succennata legge 24 luglio 1908, n. 438, i magistrati « non possono assumere le funzioni di arbitro *se non nei casi*

previsti da leggi e regolamenti » e, nella specie, è precisamente una norma regolamentare, e cioè quella di cui al ripetuto articolo 43 del Capitolato generale amministrativo, che prevede la nomina di un magistrato ad arbitro; rendesi così manifesta la perfetta inapplicabilità del divieto di legge in parola al caso in esame. E che il Capitolato generale amministrativo abbia il carattere di un vero e proprio regolamento, non può revocarsi in dubbio; dal momento che, racchiudendo esso un insieme, di norme e di prescrizioni di carattere generale, con le quali le singole amministrazioni dello Stato provvedono alla disciplina degli appalti dei lavori e delle provviste rispettive, in applicazione di facoltà all'uopo conferita loro dalla legge organica sulle opere pubbliche; presenta così, gli stremi costitutivi tutti del regolamento propriamente detto, ossia del « regolamento di pura esecuzione ».

Che, passando, dopo ciò, all'esame della questione dedotta, come sopra, dall'appellante erroneamente in via principale, bene i primi giudici han ritenuto che l'obbietto d'essa, e cioè la dichiarazione di validità ed efficacia o meno della domanda di arbitrato fatta dall'Impresa con lettera del 4 febbraio 1918, rientrasse nella competenza del Collegio arbitrale, in virtù del principio fondamentale di diritto processuale, secondo cui il giudice dell'azione è, di regola competente a conoscere anche dell'eccezione.

Poichè, infatti, la questione suddetta di validità ed efficacia o meno della domanda di arbitrato ripete l'origine e la ragion sua d'essere dal fatto di avere l'amministrazione delle Ferrovie risposto alla lettera del 4 febbraio, essere questa sprovvista dei requisiti stabiliti, sotto pena di nullità, dagli art. 45 e 46 del capitolato, a' fini della domanda suaccennata; manifesto è come, in sostanza, tale questione faccia capo ad un'eccezione opposta dall'Amminitsrazione delle ferrovie avverso la domanda in parola e rientri, come tale, nella competenza del giudice dell'azione, che si è precisamente il Collegio Arbitrale.

E le norme dettate dagli articoli 42 e 46 del Capitolato generale amministrativo, sul modo e sui termini, onde va fatta l'istanza d'arbitrato, confermano ciò, imperocchè, mentre la prima di tali disposizioni vuole devolute al giudizio degli arbitri le vertenze tutte sorte fra l'Amministrazione e l'appaltatore durante l'esecuzione ed al termine del contratto, « qualunque ne sia la na-

tura tecnica, amministrativa o *giuridica* »; la disposizione seguente, poi, stabilisce fra l'altro, che la parte, alla quale sia stata notificata l'istanza di arbitrato, può notificare, a sua volta, le proprie eccezioni, e, « nel caso non intenda avvalersi di tale facoltà, conserva sempre il diritto di presentare al Collegio arbitrale qualsiasi eccezione *di rito e di merito* ».

E, infatti, evidente come, da una parte, l'attribuzione agli arbitri della competenza a decidere sulle istanze tutte fra l'Amministrazione e l'appaltatore, *anche se di natura prettamente giuridica*, e, dall'altra, la facoltà attribuita alla parte avversa di presentare al Collegio arbitrale « qualunque eccezione *di rito e di merito* » importino precisamente affermazione espressa del principio che il Collegio sia investito dalla competenza a conoscere non soltanto delle questioni formulate dalla parte, che ha proposto la domanda di arbitrato, ma ancora delle eccezioni tutte, che la parte contraria reputi di opporre a tale domanda, *sia in rito che in merito*.

E poichè l'impugnativa di decadenza, per inosservazione di forme, opposta avverso la domanda suddetta, costituisce precisamente una eccezione di rito, un mezzo di difesa contro la domanda istessa, niun dubbio, evvi che in ossequio al principio dianzi mentovato, rientra dessa nell'ambito della comptenza arbitrale.

E del resto, è la stessa Impresa appellante — che contraddicendosi — ammette implicitamente ciò, allorquando chiede, *in via principale*, il rinvio agli arbitri della domanda da lei proposta, senza restrizione e delimitazione alcuna.

Nè vale opporre che il giudizio del magistrato sulla validità ed efficacia della ripetuta domanda costituisca una conseguenza necessaria del fatto di essersi l'Amministrazione rifiutata di addivenire al procedimento arbitrale; sia perchè la impugnativa succennata di decadenza, fatta, come sopra, in risposta alla lettera, con la quale l'Impresa aveva manifestato il suo proposito di adire il Collegio arbitrale, importa opposizione preventiva di eccezione, ai sensi del capitolato generale amministrativo, e non già rifiuto di prestarsi al procedimento arbitrale; sia e principalmente perchè, anche quando vi fosse stato tale rifiuto, il medesimo non avrebbe impedito in alcun modo nè la costituzione del Collegio

arbitrale, nè lo svolgimento del giudizio relativo, del momento che, a' termini dell'articolo 47 del Capitolato generale, più volte accennato, l'istanza per la costituzione surriferita può essere presentata anche da una soltanto delle parti, ove manchi l'accordo dell'altra. E fa appena d'uopo rilevare come, da un lato, la facoltà, in tal modo conferita ad una delle parti, di provvedere alla costituzione del Collegio arbitrale, anche se manchi l'accordo della parte avversa; dall'altro lato, il contenuto e la portata suddetta della risposta negativa, data come sopra dall'Amministrazione alla lettera del 4 febbraio, ed infine il riflesso che la clausola comprimissoria fa parte — come dianzi dicevasi — di un insieme di norme generali emanate dall'Amministrazione in relazione all'articolo 349 della legge sui LL. PP. e non può, quindi, essere, come tale, annullata dalle parti di loro arbitrio, destituiscano di fondamento la pretesa dell'appellante, di attribuzione alla risposta suddetta il carattere di revoca della clausola in parola.

Che, per quanto concerne, infine, la domanda *subordinatissima* della Impresa, diretta ad ottenere, con la dichiarazione che le domande di maggiori compnesi della stessa « eccedono il capitolato d'appalto » e rientrano nella competenza dell'autorità giudiziaria, la rimessione della causa ai primi giudici; se è vero che questi non fecero di essa obbietto di esame e pronunzia alcuna, è vero del pari, anzitutto, che nella comparsa conclusionale aggiunta, relativa al presente grado di giudizio, l'impresa appellante ha dichiarato esplicitamente di non insistere per l'accoglimento di tale domanda, che, quando pure tale ultima conclusione mancasse, ovvero non importasse abbandono della domanda in parola, nondimento osterebbe a questa in modo assoluto ed evidente, la contradizione esistente fra la medesima e quella principale, una volta che quest'ultima, diretta com'è ad ottenere la dichiarazione di validità ed efficacia della istanza di arbitrato ed il rinvio delle parti davanti al Collegio arbitrale, implica, *ex se et necesse*, riconoscimento manifesto della competenza di tale Collegio a giudicare di domanda arbitrale siffatta.

ANNO XIII - N. 34 19 AGOSTO 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3120) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 29 *luglio* 1920, *n.* 1101, *che costituisce una Unità speciale per l'elettrificazione presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Visto il Nostro decreto 28 giugno 1912, n. 728, che porta modificazioni alle leggi vigenti riguardanti le ferrovie dello Stato;

Visto l'altro Nostro R. decreto-legge n. 597, del 2 maggio 1920, che provvede alle spese per l'applicazione della trazione elettrica sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Alla diretta dipendenza dell'Amministrazione generale delle ferrovie dello Stato, è costituita una Unità speciale per l'elettrificazione delle ferrovie e relativi impianti idroelettrici, in adempimento delle attribuzioni stabilite dal Regio decreto 2 maggio 1920, n. 597. Il personale tecnico ed amministrativo ed i mezzi di studio e di opera che man mano si renderanno necessari all'Unità predetta saranno forniti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Per il primo impianto dell'Unità medesima viene stralciato dal Servizio lavori delle ferrovie dello Stato l'Ufficio 2° del ramo 2°

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 agosto 1920, n. 191.

che si occupa dell'elettrificazione delle linee e delle derivazioni di acqua.

L'amministratore generale potrà designare un funzionario superiore con l'incarico di coadiuvarlo nella sovraintendenza dell'Ufficio speciale per l'elettrificazione e di coordinare l'azione tecnica dei diversi servizi interessati negli impianti e nell'esercizio delle linee elettrificate.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA.

Visto, *il guardasigilli*: FERA.

Ordine generale N. 10.

Ordinamento del Servizio Lavori.

Art. 1.

Il Servizio *Lavori* provvede alla buona conservazione di tutti gli impianti della Rete esercitata dallo Stato, alla sorveglianza lungo la linea, fra stazione e stazione, intesa a garantire la regolare e sicura circolazione dei treni, e, d'accordo cogli altri Servizi interessati, alla esecuzione dei lavori richiesti dagli aumenti del traffico e dalle esigenze del servizio dei treni.

Art. 2.

Al Servizio è preposto un funzionario del grado 1°, che risponde del suo andamento e provvede, nella sua competenza, o provocando decisioni in sede superiore, a tutti gli affari e le materie secondo il presente ordine generale.

Art. 3.

Il Servizio ha alla sua dipendenza diretta gli uffici compartimentali (Divisioni dei lavori e la Divisione speciale per i lavori delle nuove stazioni di Milano di cui l'O. G. n. 13 1908); ed è diviso in tre rami:

I Ramo. — Personale, segreteria e affari generali; controllo delle spese, liquidazioni contratti e controversie con le Imprese, espropriazioni;

II Ramo — Lavori;

III » — Materiale fisso e sorveglianza linee;

Il I Ramo comprende gli uffici centrali:

Personale segreteria e affari generali (quattro sezioni).

2) Controllo spese, contratti, liquidazioni e controversie con gli appaltatori (tre sezioni);

3) Espropriazioni (tre sezioni).

Il II Ramo comprende gli uffici centrali:

1) Corpo stradale, opere d'arte e fabbricati, case ferrovieri (quattro sezioni);

2) Opere metalliche (due sezioni);

3) Officine, rimesse locomotive, squadre rialzo, servizio d'acqua, meccanismi e attrezzi (tre sezioni).

Il III Ramo comprende gli uffici centrali:

1) Armamento e materiale fisso, sorveglianza (cinque sezioni): da questo ufficio dipende pure l'officina di Pontassieve; e le officine e i cantieri mobili di iniezione dei legnami;

2) Piani delle stazioni (due sezioni);

3) Apparati centrali e di blocco e di segnalamento (due sezioni): da questo ufficio dipende pure l'officina apparati centrali di Milano.

Art. 4.

Al ramo I sovraintende direttamente il Capo del Servizio.

A ciascuno degli altri due rami sovraintende un sotto capo servizio.

Ad ognuno degli uffici centrali è preposto un funzionario del grado 3°: a ciascuna delle sezioni di cui ciascun ufficio è composto, è preposto di massima un funzionario del grado 4°.

Art. 5.

Le attribuzioni del Servizio *Lavori* sono le seguenti:

1. - affari generali del Servizio; relazioni sullo stato di avanzamento dei lavori e sull'andamento del servizio;

2. - studio dei regolamenti di servizio e compilazione di norme, istruzioni, ordini di servizio e circolari;

3. - sorveglianza generale sull'andamento del servizio tanto rispetto alla regolarità quanto rispetto alle spese;

4. - studio ed esame di schemi dei progetti di legge e regolamenti attinenti ai lavori ed alla polizia ferroviaria;

5. - esame delle inchieste riguardanti gli accidenti le cui cause possono essere attribuite a difetti di manutenzione del corpo stradale, dei manufatti e delle gallerie, al tipo, allo stato di conservazione e funzionamento del materiale fisso e degli apparati centrali, e provvedimenti relativi;

6. - programmi annuali dei lavori in concorso cogli altri Servizi interessati; preventivi annui per le spese di manutenzione ordinaria, per l'acquisto di materiali metallici di armamento, traverse, ecc.;

7. - statistica generale di tutte le spese; gestione del fondo di scorta; registrazione di stanziamenti, liquidazioni finali delle spese e proposte relative;

8. - statistica tecnica delle linee e delle stazioni degli armamenti e dei meccanismi fissi; censimento generale delle opere metalliche ed in cemento armato colle relative condizioni di stabilità e di consistenza; degli impianti di apparati centrali, di blocco e di segnalamento, di rifornitori e di servizi d'acqua nelle stazioni;

9. - esame e presentazione delle proposte per lavori a carico del conto patrimoniale e della manutenzione straordinaria;

10. - approvazione delle proposte di lavori a carico della manutenzione ordinaria la cui spesa esorbiti dalla competenza degli uffici compartimentali e presentazione di quelle la cui spesa non possa essere contenuta nel preventivo annuale approvato;

11. - studio dei tipi e delle modalità del corpo stradale, dei manufatti e dei fabbricati, delle travate, passerelle, tettoie, pensiline, opere metalliche in genere, opere in cemento armato, capannoni per officine e squadre rialzo, rimesse locomotive, im-

pianti per rifornitura meccanica di carboni e smaltimento delle scorie, nuovi tipi di binario e di materiale fisso (sono esclusi i carrelli trasbordatori, le gru da pesi e le capre del Servizio per le officine Materiale e Trazione e Movimento e Traffico per i rispettivi impianti);

12. - studi relativi agli impianti per la ventilazione delle gallerie in concorso cogli altri Servizi interessati;

13. - studi intesi a riparare alla deficienza del legname per l'armamento dei binari:

14. - esame e presentazione alla superiore approvazione dei progetti per l'impianto di doppi binari; per il consolidamento del corpo stradale; per il consolidamento, la sistemazione e l'ampliamento di manufatti, gallerie e fabbricati esistenti; e per la costruzione di nuovi, per la deviazione di strade pubbliche; per deviazioni e correzioni del tracciato di tronchi di linea; per riparazioni, rafforzamenti, sistemazione o sostituzione di travate e tettoie metalliche; per la sistemazione del servizio di acqua potabile nelle stazioni e lungo le linee, del servizio di estinzione incendi e di quello di lavatura delle carrozze e dei carri bestiame; per rafforzamenti, rifacimenti e rinnovamenti di binari; per completamento e risanamento di massicciata; per riparazioni, ricambi, provvista e posa in opera di materiale fisso; per chiusura della linea e dei passaggi a livello;

15. - studio, compilazione e presentazione alla superiore approvazione delle proposte per costruzione di grandi ponti in ferro, in cemento armato e muratura; di nuove officine, depositi locomotive e squadre rialzo, di impianti meccanici, serbatoi e condotte d'acqua per la rifornitura delle locomotive; di impianti per la depurazione chimica delle acque; per il riscaldamento dei treni; di uffici e fabbricati; per serbatoi di liquidi infiammabili; per depurazione biologica delle acque luride, filtri, bagni, ecc.; per ampliamento delle stazioni, dei depositi di locomotive, delle officine, dei depositi di combustibile e dei magazzini del materiale di esercizio in conformità di accordi coi Servizi Movimento e Traffico, Materiale e Trazione, ed Approvvigionamenti; per la manutenzione e l'impianto degli apparati centrali di manovra degli scambi e se-

gnali e degli apparati di blocco e dei segnali completi, compresi cioè anche i circuiti elettrici;

16. - trattazione di tutte le pratiche concernenti le espropriazioni gli acquisti, le vendite, le permute e le modificazioni in genere della proprietà patrimoniale per le linee in esercizio; raccolta e coordinamento delle disposizioni di legge vigenti in materia, della dottrina e della giurisprudenza relative; la consegna agli utenti dei passaggi a livello privati;

17. - esame dei reclami contro le dichiarazioni di pubblica utilità, contro la regolarità degli atti di pubblicazione e pratiche relative;

18. - esame dei verbali di espropriazione dei contratti di acquisto, vendita, permuta e provvedimenti per la loro approvazione ed archiviazione; proposte circa l'accettazione o l'impugnazione delle perizie giudiziarie; preparazione degli elementi necessari alla difesa dell'Amministrazione in caso di controversie: esame e proposte per le relative transazioni;

19. - studio ed esame dei capitolati e dei contratti di appalto e relative tariffe dei prezzi per i lavori e le forniture di competenza del Servizio;

20. - L'esame dei contratti predisposti dal Servizio Approvvigionamenti e studio dei capitolati di acquisto del materiale di armamento e del materiale fisso in quanto si riferiscano alle condizioni tecniche di tipo, qualità e struttura;

21. - tenuta ed aggiornamento del registro degli appaltatori ammessi alle gare di appalto e del registro delle Società cooperative dei lavori; esame e deliberazioni circa le domande di nuove iscrizioni;

22. - pratiche di appalto; disposizioni per le aste, per le licitazioni e trattative private, depositi cauzionali, revisione contratti e lettere d'obbligo e pratiche per la loro approvazione, registrazione ed archiviazione;

23. - contestazioni e vertenze colle Imprese circa l'applicazione dei contratti durante i lavori ed all'atto del collaudo, sia in

sede amministrativa che giudiziaria; compromessi per arbitramenti e memorie a difesa dell'Amministrazione; esame delle domande di proroga dei termini contrattuali per l'ultimazione dei lavori e di condono delle multe e dei memoriali delle Imprese per compensi extra-contrattuali;

24. - esame degli atti di liquidazione e collaudo dei lavori relative proposte;

25. - esame e presentazione delle proposte riguardanti le concessioni di attraversare le linee ferroviarie con condutture di acqua, di gaz, ecc. e con strade ordinarie o ferrate; di costruire fabbricati ed opere qualsiasi a distanza minore di quella consentita dalla legge sui lavori pubblici; di impiantare stabilimenti industriali pei quali la legge lascia alle Autorità competenti di fissare la distanza ed in genere di tutte le proposte che riguardano le servitù ed interessano la proprietà ed il servizio della ferrovia;

26. - esame delle convenzioni per affitto d'aree e locali fuori del recinto delle stazioni; per affitto e cessioni di prodotti del suolo lungo le scarpe del corpo stradale; per concessione di accesso speciale ai piazzali esterni delle stazioni, e revisione e perfezionamento delle convenzioni stipulate dalle Divisioni;

27. - esame delle domande di raccordo di stabilimenti industriali colle linee dello Stato e pareri da darsi al Servizio del Movimento e Traffico per quanto si riferisce al dispositivo dei binari in relazione ai piani delle stazioni ed alla valutazione delle spese da porsi a carico dei concessionari; esame e decisioni circa le ammissioni dei veicoli F. S. su linee esercitate da privati;

28. - esame di contratti per forniture d'acqua nelle stazioni e lungo le linee e delle domande di terzi intese ad ottenere concessioni di acqua del pubblico Demanio;

29. - provvedimenti da attuarsi d'urgenza per riattivare il servizio dei treni sulle linee interrotte da frane, inondazioni, rotture di ponti, mareggiate, terremoti, ecc.;

30. - progetti, convenzioni e proposte per lavori da farsi per conto di altre Amministrazioni e di terzi;

31. - esame e proposte circa i reclami dei terzi attinenti al Servizio Lavori e per danni prodotti da incendi attribuiti all'esercizio e preparazione degli elementi necessari per la difesa dell'Amministrazione nelle relative vertenze;

32. - esame in quanto abbiano relazione con gli impianti ferroviari dei progetti compilati dagli enti competenti per lo arredamento dei porti;

33. - ammissione ed esclusione di locomotive in dipendenza delle condizioni del corpo stradale e del binario; studi ed investigazioni sperimentali sulle condizioni di stabilità e sul modo di comportarsi in opera delle strutture metalliche o in cemento armato;

34. - studio delle questioni relative all'unità tecnica delle ferrovie;

35. - gestioni carri luce, ed attrezzi per ripristino linea, carri massi, carri ghiaia e spartineve;

36. - rilievo ed aggiornamento dei profili minimi della via, rilievi e registrazione dei consumi delle rotaie;

37. - sorveglianza dei cantieri privati di lavorazioni boschive di iniezione delle traverse e di costruzione delle traverse in cemento armato; coltivazione di piante che interessano l'esercizio ferroviario;

38. - vigilanza sull'adempimento degli obblighi per parte delle Società concessionarie di linee esercitate dallo Stato e provvedimenti relativi;

39. - liquidazione di conti con le Amministrazioni dello Stato, delle Provincie e dei Comuni per opere pubbliche che interessino le ferrovie nonchè per i raccordi e per l'esercizio di stazioni comuni in dipendenza dello innesto alle ferrovie dello Stato di linee concesse all'industria privata;

40. - disposizioni, d'accordo con gli altri Servizi interessati, per quanto riguarda la manutenzione, il segnalamento e la sorveglianza per l'apertura all'esercizio di nuove linee;

41. - vigilanza sulla buona conservazione delle scorte degli attrezzi ordinari del macchinario e degli attrezzi grossi di scorta (locomobili, pompe, battipali, compressori, taglie, binde, trivelle, ecc.);

42. - tenuta ed aggiornamento delle raccolte delle planimetrie - profilo delle linee e dei piani delle stazioni, officine e magazzini e della statistica della potenzialità degli impianti rappretati in detti piani;

43. - tenuta ed aggiornamento dei profili grafici indicanti la distribuzione lungo le linee del personale di guardia e di lavoro e l'orario di servizio dei guardiani e dei cantonieri;

44. - determinazione dei fabbisogni di personale di sorveglianza delle linee e di personale esecutivo nei varî impianti; proposte delle piante organiche degli uffici;

45. - programmi e norme per assunzioni di personale e per l'abilitazione alle diverse funzioni proprie del servizio;

46. - applicazione dei tipi d'orario e revisione degli orari e turni di servizio;

47. - tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia del personale degli uffici del Servizio e dei Capi Divisione; compilazione dei ruoli delle competenze del personale stesso, rilascio di biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto in conformità dei regolamenti;

48. - controllo sull'impiego degli avventizi e del lavoro straordinario richiesti dai bisogni eccezionali e temporanei, sulle spese per indennità di trasferta e per le altre competenze accessorie;

49. - pratiche per assunzione e nomina in prova del personale: proposte di nomina a stabile;

50. - compilazione e presentazione degli elenchi del personale degli uffici del Servizio aventi diritto agli aumenti normali e presentazione di quelli di competenza degli uffici compartimentali;

51. - compilazione e presentazione delle proposte di aumenti anticipati e delle promozioni di grado per il personale dipendente;

52. - compilazione e presentazione delle proposte di gratificazione, a favore di agenti propri, superiori alle L. 200 per agente o riguardanti fatti che interessino più Servizi;

53. - proposte riguardanti la conservazione eccezionale sui ruoli in caso di malattia, per le aspettative e per gli esoneri del personale;

54. - proposte di punizioni che eccedono la competenza del Servizio e revisione dei ricorsi;

55. - proposte per soprassoldi di località; infortuni degli operai sul lavoro;

56. - tenuta delle note informative;

57. - revisione e presentazione all'approvazione dei preventivi annuali degli attrezzi, oggetti di inventario e mobilio occorrenti per il personale e per gli uffici;

58. - altri affari riguardanti il Servizio Lavori.

Art. 6.

Al Capo del Servizio *Lavori* sono deferite le seguenti facoltà:

1. - le istruzioni e le disposizioni di carattere tecnico riguardanti gli impianti ed i lavori di competenza del Servizio;

2. - l'approvazione delle spese in conto manutenzione ordinaria che eccedono la competenza delle Divisioni Compartimentali, ma che sono comprese nei preventivi annuali approvati;

3. - l'approvazione dei lavori urgenti specialmente di carattere provvisorio per ristabilire il servizio sulle linee interrotte e per garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio gravemente minacciato e ciò in pendenza dell'approvazione delle regolari proposte;

4. - l'approvazione degli elenchi delle ditte da invitarsi alle gare di appalto per licitazione o per trattativa privata e dei verbali di aggiudicazione degli appalti;

5. - la vidimazione dei certificati comprovanti l'idoneità delle ditte da ammettersi alle gare di appalto;

6. - l'approvazione dei verbali di accertamento dei danni di qualsiasi genere al corpo stradale ed alle sue dipendenze;

7. - la vidimazione dei conti consuntivi dei lavori eseguiti dalle imprese, finchè siano contenuti nei limiti delle disposizioni e dei prezzi contrattuali e dei verbali di collaudo;

8. - l'approvazione delle varianti ai progetti approvati che non richiedano aumenti di spesa rispetto a quella anzianità;

9. - le concessioni in via di urgenza e temporanea, anche in attesa dell'approvazione delle relative convenzioni, di attraversamenti con linee elettriche, canali e condotte d'acqua, di gas, ecc.;

10. - l'approvazione e la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione dei contratti e delle lettere d'obbligo per esecuzione di lavori, per somministrazione di materiali, di mezzi d'opera e di mano d'opera pei lavori, per affitto e per occupazione temporanea di terreni e di locali eventualmente occorrenti all'Amministrazione per fornitura d'acqua potabile e di gas, per vuotatura di pozzi neri, per abbonamenti al telefono per manutenzione stadere a ponte e per affitto a terzi di locali e di terreni, per vendita di prodotti del suolo, e per altre prestazioni inerenti al Servizio Lavori; tutti per importo non superiore alle lire 5.000 o 10.000, secondo che il contratto si faccia per trattativa privata oppure per pubblico incanto o licitazione privata;

11. - l'approvazione in quanto ecceda la competenza dei Capi delle Divisioni Lavori, dei verbali di espropriazione e di occupazione temporanea e l'accettazione delle perizie intervenute nel procedimento di espropriazioni per indennità non superiori a L. 50.000;

12. - l'approvazione delle tariffe suppletorie ai contratti di appalto per lavori e forniture quando dall'applicazione dei nuovi prezzi non derivi maggiore spesa o quando, verificandosi una maggiore spesa, questa trovi margine nella somma stanziata.

13. - l'approvazione delle vendite di materiali da costruzione e diversi provenienti da lavori sia in conto esercizio che in conto patrimoniale, nonchè di piante ed oggetti in diminuzione del valore patrimoniale, fino all'importo di L. 5000 se a trattativa privata e di L. 10.000 se a licitazione privata o per pubblico incanto; l'approvazione del noleggio e della cessione del materiale fisso esistente alle scorte delle Sezioni, previ accordi col Servizio Approvvigionamenti;

14. - l'approvazione delle spese per lavori di adattamento e di riparazione di locali privati ad uso di uffici o di magazzini, per pozzi di scandaglio e simili a carico delle spese di esercizio fino all'importo di L. 3000;

15. - la transazione in via amichevole, fino alla somma di L. 5000 delle vertenze con le imprese in dipendenza di lavori e forniture eseguiti in appalto e per cottimi;

16. - l'esonero dal pagamento delle penalità applicate alle Ditte per ritardata esecuzione dei contratti, quando l'importo della penalità non superi le lire 500;

17. - la transazione in via amichevole fino alla somma di lire 5.000 delle vertenze per danni ai terzi dipendenti dai lavori o dall'esercizio della ferrovia;

18. - la determinazione dei criteri di massima per la formazione dei turni e degli orari di servizio del personale della linea e per l'assegnazione dei premi e soprassoldi al personale del mantenimento e sorveglianza, previsti dalle disposizioni sulle competenze accessorie;

19. - l'autorizzazione del lavoro straordinario e a cottimo in genere per il personale del Servizio, delle officine e degli uffici distaccati, e pel personale di ufficio, dipendente dalle Divisioni compartimentali, entro il limite di spesa annua assegnato;

20. - la concessione dei congedi ordinari al personale del Servizio ed ai Capi delle Divisioni compartimentali;

21. - le concessioni dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi tanto al personale del Servizio, quanto a quello dipendente dalle Divisioni Compartimentali del grado 5° ed inferiori, purchè non importino aumento di spesa;

22. - i traslochi degli agenti del grado 5° ed inferiori del Servizio e delle Divisioni compartimentali, in quanto, per questi ultimi, eccedano la competenza dei Capi Divisione, salvo quanto è stabilito al punto 19, e informandone il Servizio Personale;

23. - la concessione di sussidi e di anticipazioni al personale del Servizio nei limiti e nelle forme stabilite;

24. - l'assegnazione in via permanente, colle norme stabilite, a funzioni di grado superiore fino al 7° (incluso) del personale della linea e degli uffici esclusi i sotto ispettori;

25. - l'assunzione temporanea di personale avventizio per gli uffici e le officine del Servizio nei limiti delle piante organiche;

26. - i reciproci cambi di servizio fra gli agenti della stessa qualifica e dello stesso ruolo appartenenti al grado 8° ed inferiori e su domanda degli interessati, informandone il Servizio Personale;

27. - lo spostamento temporaneo di personale fra Uffici, fra Divisioni, e fra Uffici e Divisioni;

28. - i passaggi d'agenti del grado 16° da altri Servizi a quello dei Lavori e viceversa, anche se importino cambiamento di qualifica e di ruoli, informandone il Servizio Personale;

29. - la concessione di gratificazioni fino a lire 200 al personale dipendente nei limiti delle somme assegnate;

30. - l'approvazione della classificazione dei posti di guardia agli effetti della paga da assegnarsi alle Guarda-barriere (donne) seguendo i criteri all'uopo stabiliti;

31. - la concessione di soprassoldi e premi di cui agli articoli 181, 184, 187 delle disposizioni sulle competenze accessorie e 34

delle disposizioni supplementari per servizio in galleria, prestazioni alle fermate e per servizio a passaggi a livello importanti od a posti speciali di guardia;

32. - la concessione di soprassoldi per servizio notturno ai deviatori previ accordi col Servizio Movimento e Traffico al quale spetta la classificazione dei posti;

33. - la concessione di premi per servizio agli apparati centrali manovra, previ accordi col Servizio Movimento e Traffico al quale spetta la classificazione degli apparati in varie categorie;

34. - la concessione di premi, di cui agli articoli 183, 189, 192 e 201 delle disposizioni sulle competenze accessorie, e 25 delle disposizioni supplementari, per cointeressamenti, per evitare anormalità nella circolazione, per servizio a dischi e semafori, e per lavori importanti dell'armamento.

35. - i provvedimenti disciplinari del proprio personale e di quello delle dipendenti Divisioni, nei limiti fissati dal regolamento sul personale;

36. - la ripartizione delle somme annualmente assegnate per il mantenimento delle linee tra le Divisioni compartimentali e la approvazione delle variazioni nei limiti della somma stabilita.

Art. 7.

Il Servizio *Lavori* fa proposte in sede superiore:

a) per le variazioni alle piante organiche del personale;

b) per stabilire le norme generali da seguire nell'assegnazione, in via permanente, di funzioni superiori, e le eventuali limitazioni da prescrivere alle Divisioni compartimentali per le assegnazioni di funzioni superiori di loro competenza;

c) per l'assegnazione permanente di funzioni diverse da quelle inerenti alla qualifica degli agenti, in seguito a malattie ed infortuni;

d) per i passaggi di personale dal Servizio *Lavori* ad altri Servizi o viceversa, esclusi quelli di cui ai punti 21 e 23 dell'art. 6;

e) per i traslochi di personale del Servizio *Lavori* di grado superiore al 5°;

f) per le concessioni di congedi straordinari a funzionari di grado superiore al 3°;

g) per lo studio e la compilazione delle norme di massima regolanti gli orari pel personale e la determinazione dei tipi degli orari stessi;

h) per l'interpretazione, sia di massima, sia nei singoli casi, del regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie e per gli studi sulle eventuali modificazioni, salvo quanto è stabilito nel precedente art. 6;

i) per le norme da seguire nell'assunzione del personale speciale del Servizio *Lavori*, per i programmi di esame, le sessioni e la nomina delle relative commissioni, per i criteri di accertamenti di idoneità relativa a determinate funzioni.

Art. 8.

Il Servizio *Lavori* indica i fabbisogni e fornisce i dati e gli elementi tecnici necessari al Servizio Approvvigionamenti per le forniture del materiale di armamento, del materiale fisso e di esercizio, del materiale per gli apparecchi centrali, di blocco e di segnalamento per le condotte di acqua, per le opere provvisorie di ripristino delle linee interrotte, degli strumenti geodetici e di tutti in genere gli oggetti, materiali, attrezzi, macchinari e mezzi di opera che si ritiene opportuno provvedere a cura dell'Amministrazione e tenere di scorta nei magazzini per i bisogni ed i lavori del Servizio.

In ordine a tali forniture il Servizio *Lavori* prende pure accordi con quello degli Approvvigionamenti per formare gli elenchi delle ditte da invitarsi alle gare ed alle trattative private ed interviene in queste e nelle proposte di aggiudicazione, in quanto sia richiesto da ragioni tecniche.

Dà parere al Servizio Approvvigionamenti sulle domande per proroghe di consegne, o per condono di multe per consegne ritar-

date, relative alle suddette forniture. Provvede pure di accordo col Servizio Approvvigionamenti per dare le norme circa le somministrazioni ed i versamenti di materiali e la contabilità relativa nei rapporti con quella dei magazzini.

Art. 9.

Il Servizio *Lavori* prende accordi:

a) coi Servizi interessati per stabilire i programmi dei lavori da eseguirsi negli esercizi finanziarî, i piani regolatori delle stazioni e gli ampliamenti delle medesime e per concretare i progetti di sistemazione e di costruzione dei fabbricati e degli impianti che sono destinati all'uso di ciascun Servizio;

b) col Servizio Materiale e Trazione per la ammissione di locomotive e veicoli sulle varie linee, per relative limitazioni per le variazioni permanenti ai vigenti limiti di velocità dei treni e per i programmi di lavori necessari per togliere le eventuali restrizioni all'esercizio;

c) coi Servizi Movimento e Traffico, Materiale e Trazione, per i provvedimenti occorrenti ad assicurare e regolare l'esercizio in casi di interruzione di linee od in altre contingenze eccezionali;

d) coi Servizio Movimento e Traffico per tutto ciò che riguarda i programmi per l'impianto degli apparati centrali di manovra, di blocco e le segnalazioni; per i meccanismi azionati da energia elettrica per i binarî di raccordo e di allacciamento con stabilimenti privati in quanto si riferisce al dispositivo dei binarî stessi ed alle spese da mettersi a carico dei concessionarî; per gli attraversamenti tramviarî, per l'innesto nelle stazioni dello Stato di nuove linee; per i provvedimenti relativi a lavori che richiedono rallentamenti in più punti e per periodi prolungati, sia per adattare in tempo gli orarî dei treni, sia per ovviare a sensibili ritardi;

e) col Servizio Materiale e Trazione per quanto riguarda le Officine, i depositi locomotive, gli impianti relativi ai servizi d'acqua e per i progetti concernenti la ventilazione delle gallerie, la rifornitura meccanica del carbone e lo smaltimento delle scorie;

e per tutto quanto riguarda le squadre rialzo, le officine veicoli e gli impianti per la pulizia delle vetture;

f) col Servizio Legale per stabilire le norme da prescriversi al personale della linea per la tutela della proprietà delle ferrovie; per le questioni di indole giuridica che insorgono con enti e privati in ordine alla proprietà ed alle servitù relative; per vertenze circa la liquidazione dei danni prodotti dagli incendi che si ritengono causati dal fuoco delle locomotive; per le vertenze con ditte espropriate e per quelle con appaltatori, ditte industriali, società cooperative in ordine all'applicazione dei contratti ed alla liquidazione dei lavori e delle forniture; per altre controversie;

g) col Servizio Ragioneria per l'interpretazione e la applicazione delle norme di contabilità;

h) col Servizio Segretariato (Istituto Sperimentale) per gli studî sulla scelta dei materiali da costruzione, sul perfezionamento delle prescrizioni tecniche di fornitura e in questioni tecniche speciali, come i giudizî sulla qualità delle acque, sulla natura dei terreni attraversati dalla ferrovia, sulla stabilità delle fondazioni delle principali opere d'arte, e su tutte le questioni, in genere, per la risoluzione delle quali occorrono esperienze di laboratorio;

i) ed in generale con gli altri Servizi ed Unità speciali in quanto le diverse competenze hanno rapporti o punti di contatto comuni.

Art. 10.

Il Capo del Servizio *Lavori* sottopone in sede superiore gli ordini di servizio, le istruzioni, le norme, le relazioni al Consiglio di Amministrazione, le comunicazioni agli altri Servizi dell'Esercizio, Centrali e Unità speciali contenenti disposizioni di massima o rappresentanti impegni dell'Amministrazione; la corrispondenza coi Ministeri, colle altre Amministrazioni in genere, coi Senatori e Deputati, Prefetti, Provincie, Comuni, Camere di Commercio, Comizi agrari ed altri Enti e coi terzi che si rivolgono direttamente all'Amministratore Generale o al Direttore ge-

nerale dell'Esercizio e da questi assegnata al Servizio *Lavori*, o concernenti questioni di massima.

Corrisponde a propria firma con i Capi degli altri Servizi dell'Esercizio e centrali, con le Unità speciali, coi Capi Compartimento, coi Capi delle Delegazioni d'esercizio, con le Divisioni compartimentali, gli Uffici e gli agenti distaccati direttamente da lui dipendenti, con l'Istituto Sperimentale, con le Stazioni per comunicazioni relative alle forniture di traverse e legnami speciali, coi Magazzini per la somministrazione dei materiali d'armamento del materiale fisso ed attrezzi coi fornitori, con gli appaltatori e coi privati, che a lui facciano capo per questioni ed affari di sua competenza; corrisponde pure con gli Uffici delle altre Amministrazioni dello Stato per affari o questioni di ordinaria amministrazione, escluse quelle trattate dai Gabinetti dei Ministeri.

Corrisponde inoltre colle Sezioni e coi Riparti delle Divisioni dipendenti per trasmissione di documenti e per disposizioni urgenti, dando però in questi casi avviso alle Divisioni delle disposizioni impartite.

I Capi degli Uffici del Servizio possono essere autorizzati a corrispondere per interpellanze e notizie puramente d'ordine coi Capi delle Divisioni e delle Sezioni.

Il Capo del Servizio *Lavori* ha inoltre facoltà di corrispondere direttamente con le Divisioni di altri Servizi per comunicazioni d'urgenza, purchè non interessanti questioni di massima, nè attribuzioni e competenze dei rispettivi Servizi.

La corrispondenza sarà firmata con l'indicazione: « Il Capo Servizio Lavori ».

Il presente Ordine Generale ha vigore dal 1 settembre 1920. con la qual data è abrogato l'Ordine Generale n. 22-1912 con la relativa appendice del 1914.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 29 *luglio* 1920.

per l'Amministratore generale
C. CROVA.

Ordine generale N. 11.

Ordinamento dell' « Elettrificazione ».

Art. 1.

L'Unità Speciale « Elettrificazione » costituita in forza del R. decreto 29 luglio 1920, n. 1101, è retta da un funzionario di grado non inferiore al terzo, da cui dipendono i seguenti uffici centrali e distaccati:

a) uffici centrali — I - Studii e nuovi impianti;
II - Esercizio delle centrali e linee elettriche;
III - Segreteria e personale;
IV - Contabilità;

b) uffici distaccati — I - « Uffici linee elettriche » per l'esercizio degli impianti delle linee elettrificate:
II - « Uffici costruzioni elettriche » per studii e lavori relativi ai nuovi impianti di elettrificazione.

Gli uffici centrali I e II sono retti da funzionari di grado non inferiore al quarto, gli uffici centrali III e IV e gli uffici distaccati da funzionari di grado non inferiore al sesto.

Dalla « Elettrificazione » dipendono inoltre i « Cantieri pei lavori di elettrificazione ».

Art. 2.

Le attribuzioni dell'« Elettrificazione » sono le seguenti:

1° - studio, in concorso coi Servizi interessati, dei programmi di elettrificazione;

2° - studii e pratiche relative all'utilizzazione delle acque pubbliche in rapporto agli impianti di elettrificazione;

3° - esperimenti e prove dei diversi sistemi di trazione elettrica, prendendo accordi per quanto si riferisce al materiale mobile col Servizio Materiale e Trazione;

4° - studio e presentazione dei progetti - tipo di elettrificazione e dei progetti particolari per le singole linee da elettrificare;

5° - studio e presentazione dei progetti di opere ed impianti idraulici, di centrali idro-elettriche, di condutture primarie per trasporto d'energia e di apparecchiature secondarie di linee e di stazioni, comprese le sottostazioni statiche e rotanti;

6° - studio e provvista dei trolleys ed accordi relativi col Servizio Materiale e Trazione;

7° - Contratti per fornitura, cessione o scambio di energia, uso cumulativo di condutture di trasporto, ed altri accordi consimili con terzi, prendendo, quando occorra, accordi coi Servizi interessati;

8° - esecuzione dei lavori per impianti di centrali idro-elettriche, di sottostazioni statiche e rotanti, di condutture primarie e linee di contatto; relative pratiche d'appalto; contestazioni e vertenze con le imprese, collaudo e liquidazione dei lavori; revisione dei conti consuntivi;

9° - esercizio delle centrali idro-elettriche, sottostazioni statiche e rotanti, condutture primarie e di contatto, d'accordo per queste ultime col Servizio Lavori;

10° - esame e presentazione delle proposte per lavori a carico della manutenzione straordinaria;

11° - prescrizioni relative a concessioni di attraversamenti o di impianti di condutture elettriche sulle linee ferroviarie elettrificate;

12° - accordi coi RR. Telegrafi e Telefoni per le eventuali modificazioni nelle esistenti linee telegrafiche e telefoniche;

13° - provvedimenti urgenti per la riattivazione del servizio dei treni elettrici in caso di guasti o gravi danni;

14° - affari concernenti il personale dipendente dalla « Elettricazione », compreso lo studio dei fabbisogni, piante organiche, orari e turni relativi, e dei programmi e norme per le assunzioni e per le abilitazioni alle diverse funzioni;

15° - preventivi annui di spesa, contabilità degli uffici cen-

trali, revisione di quelle degli uffici distaccati e dei cantieri, tenuta degli inventari;

16° - raccolta dei dati per le statistiche concernenti le linee elettrificate;

17° - gestione del parco autoveicoli dei Cantieri pei lavori di elettrificazione, e relativo inventario;

Art. 3.

I Servizi dell'Esercizio per quanto riguarda i progetti d'orario, la potenzialità delle linee, i nuovi impianti ed in genere per tutte le questioni che hanno rapporto con le linee elettrificate prenderanno accordi con l'« Elettrificazione ».

Art. 4.

Per le forniture dei materiali e macchinari occorrenti per l'esecuzione e l'esercizio dei propri impianti, l'« Elettrificazione » indica i fabbisogni e fornisce i dati e gli elementi tecnici necessari al Servizio Approvvigionamenti. In casi speciali e d'urgenza, nei quali le circostanze lo consiglino, il Consiglio d'amministrazione o l'Amministratore generale, a seconda della competenza, potranno, all'atto della approvazione della spesa, autorizzare l'« Elettrificazione » a provvedere direttamente alle dette forniture.

Art. 5.

Il Capo dell'Elettrificazione ha per quanto riguarda la materia di competenza dell'Unità speciale facoltà corrispondenti a quelle demandate al Capo del Servizio Lavori dall'art. 6 dell'Ordine Generale n. 11 - 1920.

Art. 6.

Gli uffici distaccati, in base alle istruzioni generali o particolari del Capo dell'« Elettrificazione », curano il buon andamento del servizio e dei lavori loro affidati;

provvedono all'osservanza delle leggi e dei regolamenti di polizia ferroviaria e di quelli sul lavoro e sulla prevenzione degli

infortuni e propongono alla preventiva approvazione del Capo dell'Elettrificazione la distribuzione del personale di manutenzione e sorveglianza dei lavori;

provvedono d'accordo con le Divisioni Lavori alle espropriazioni occorrenti per l'esecuzione dei lavori;

dirigono e sorvegliano i lavori e predispongono per la superiore approvazione le liquidazioni relative;

curano la manutenzione ed il regolare esercizio degli impianti loro affidati.

compilano gli orari e i turni di servizio del personale, tengono i fogli matricolari e gli stati di famiglia, provvedono all'assunzione di avventizi pei bisogni temporanei, alla concessione dei congedi ordinari, al rilascio dei biglietti di viaggio, di buoni bagaglio e di lettere di porto, all'applicazione di provvedimenti disciplinari nei limiti stabiliti dal regolamento, ai traslochi degli agenti fino al grado 11° incluso, alla compilazione e chiusura dei ruoli paga ed altri documenti contabili riguardanti il personale d'ufficio, di linea o addetto ai lavori, alla sorveglianza dei pagamenti fatti d'urgenza agli avventizi;

provvedono alla gestione amministrativa e contabile relativa ai lavori ed all'esercizio degli impianti loro affidati.

I Capi degli uffici distaccati intervengono nel Comitato di esercizio presieduto dal Capo Compartimento per quanto ha attinenza all'esercizio degli impianti di elettrificazione. Corrispondono con le Divisioni dell'esercizio e le Sezioni Lavori informandone contemporaneamente il Capo dell'Elettrificazione.

Per le modificazioni che per l'elettrificazione delle linee si rendono necessarie nella consistenza del corpo stradale, dei fabbricati, dell'armamento e degli altri impianti in consegna al Servizio Lavori, gli uffici distaccati prendono accordi con le Divisioni e Sezioni Lavori.

Art. 7.

I cantieri pei lavori di elettricazione provvedono alla esecuzione dei lavori loro affidati curandone il regolare andamento e la buona esecuzione, in base alle istruzioni del Capo della Elettrifi-

cazione. Rispetto al personale dipendente provvedono alla concessione dei congedi ordinarii, alla compilazione dei ruoli delle competenze ed alla assistenza all'esecuzione delle paghe, al rilascio di biglietti di viaggio, di buoni bagaglio e di lettere di porto, all'applicazione dei provvedimenti disciplinari nei limiti fissati dal regolamento del personale, all'applicazione delle norme in vigore per cointeressare gli agenti alla buona e sollecita esecuzione dei lavori. Provvedono inoltre alla contabilità dei lavori loro affidati, e alla tenuta delle scorte, curando l'emissione e registrazione dei relativi documenti di spesa e d'entrata e la comunicazione del proprio bilancio mensile al Capo dell'Elettrificazione, in base a norme che saranno concordate col Servizio Ragioneria.

Art. 8.

Il presente Ordine Generale ha vigore dal 1° settembre 1920. Il passaggio dal Servizio Lavori all'Elettrificazione delle attribuzioni a questa conferite sarà regolato d'accordo tra il Capo del detto Servizio ed il Capo della nuova Unità speciale.

per l'Amministratore generale
C. Crova.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 20 *luglio* 1920.

(VERDE).

Ordine di servizio N. 4.

Vendemmia 1920.

1. DISPOSIZIONI GENERALI. — Per i trasporti inerenti alla prossima vendemmia dovranno essere osservate le disposizioni seguenti, nonchè le speciali prescrizioni che saranno diramate dalle Divisioni Movimento e Traffico, per quanto può interessare singolarmente le rispettive circoscrizioni.

Agli effetti del presente Ordine di servizio, il periodo della vendemmia si inizia alle ore 0 del 1° settembre e si chiude alle ore 24 del 15 novembre.

2. ACCETTAZIONE DEI RECIPIENTI VUOTI - INDIRIZZI - MARCHE. — I recipienti destinati al trasporto delle uve e del mosto dovranno essere in buona condizione e muniti di marche, numeri progressivi ed indirizzi, a tenore dell'articolo 95 delle tariffe.

Le marche consisteranno in almeno due lettere dell'alfabeto. Le marche ed i numeri dovranno essere bene appariscenti, in caratteri scolpiti o impressi in modo indelebile sulle pareti o sui fondi dei recipienti. Le marche vecchie dovranno, a cura dei mittenti, essere raschiate completamente, anzichè annullate con un tratto di pennello.

L'indirizzo dovrà essere solidamente applicato con colla o con chiodi sui recipienti di legno od attaccato a tavolette di legno o a pezzi di cuoio assicurati con robusta funicella ai recipienti di altro genere.

Le marche ed i numeri dovranno essere segnati con tutta precisione sui documenti di trasporto, sui quali dovrà essere altresì specificata la vera qualità dei recipienti, cioè se botti, barili, tinozze, tini, bigonce, ceste, cestoni, casse, ecc., esclusa quindi ogni indicazione generica.

Si dovranno sempre applicare ai colli trasportati a G. V. le prescritte etichette, avendo cura di togliere quelle che abbiano servito in precedenti viaggi.

Ad evitare che le etichette si distacchino durante il viaggio, dovrà provvedersi perchè esse siano incollate con colla forte.

I recipienti saranno accettati soltanto in porto affrancato.

3. Chiusura delle botti e dei barili. — Le botti, i barili, e gli altri recipienti contenenti mosto ed uva pigiata con mosto non dovranno essere scoperchiati.

Saranno ammessi recipienti a pareti semplici, purchè non interamente riempiti e non completamente tappati, ma muniti di un cannello sporgente, ovvero di altri apparecchi atti a dare sfogo ai gas derivanti dalla fermentazione.

4. Responsabilità - Dichiarazione di garanzia. — I trasporti vengono accettati, per quanto riflette la responsabilità dell'Amministrazione, sotto il regime dell'Ordine di servizio n. 39-1920.

Non potranno però in nessun caso essere attribuiti a colpa dell'Amministrazione i danni che possano derivare alla merce in dipendenza delle condizioni in cui la medesima si trova all'atto della spedizione o del modo col quale è stata caricata; epperciò lo speditore dovrà rilasciare le prescritte dichiarazioni di garanzia, così formulate:

« *Il Sottoscritto esonera l'Amministrazione ferroviaria da ogni* « *responsabilità per mancanza o spandimento del contenuto dei fu-* « *sti, in causa di spostamento dei medesimi viaggianti aperti o non* « *completamente tappati* », ovvero « *per ogni danno, in caso di* « *spostamento o di urti al contenuto e ai recipienti caricati anor-* « *malmente, obbligandosi anche a rispondere del proprio per i dan-* « *ni che per la stessa causa può subire il carro* », ovvero « *per man-* « *canza o spandimento di liquido e per il danno ai recipienti vuo-* « *ti in seguito a spostamento o capovolgimento dei medesimi viag-* « *gianti aperti o non completamente tappati e non caricati normal-* « *mente, obbligandosi anche a rispondere in proprio pel danno* « *che potesse subire il carro* », ovvero « *pei danni che possano de-* « *rivare dal fatto che la merce è stata caricata bagnata di acqua* « *piovana o in condizioni di troppa maturanza, o di appassimen-* « *to per essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedi-* « *zione o per altre circostanze che risultassero all'atto della spedi-* « *zione* ».

5. Tenuta in evidenza del movimento dei trasporti vendemmiali. — Per tutta la durata della vendemmia, le stazioni dovranno tenere costantemente in evidenza l'esatto movimento dei carri

di uva e mosto e di recipienti vuoti, in partenza, in arrivo ed in transito, ed accertarsi, in fine di ogni giornata, che nessun trasporto vi si trovi in ritardo.

Qualora qualche carro risultasse in ritardo, le stazioni dovranno aver cura di inoltrarlo coi treni merci più rapidi e, occorrendo, anche coi treni viaggiatori, utilizzando la prestazione disponibile.

6. DOMANDE E FORNITURE DEI CARRI. — Le domande di materiale dovranno essere limitate al quantitativo occorrente per il carico di un giorno; nè dovranno accettarsi, per uno stesso giorno, richieste dagli speditori per una quantità di carri superiore alla potenzialità dei binari di carico.

Non si dovranno accettare domande di carri-serbatoi dell'Amministrazione ferroviaria di Stato, inquantochè quelli esistenti sono adibiti esclusivamente ai trasporti di acqua.

Non si dovrà esigere caparra per la domanda dei carri.

I trasporti inerenti alla vendemmia verranno considerati, nell'ordine di precedenza per la fornitura dei carri, di cui al punto 1° dell'Ordine di Servizio n. 44-1920, nel 2° gruppo di trasporti.

Le stazioni, nella fornitura dei carri, dovranno aver riguardo all'ordine di precedenza delle domande, in relazione al R. decreto-legge 4 marzo 1920, n. 280 pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 14 stesso anno.

Le stazioni vigileranno che non si verifichino illeciti accaparramenti di carri ed in casi di abusi ne informeranno prontamente la propria Divisione Movimento e Traffico, la quale disporrà per l'eventuale denuncia all'autorità giudiziaria.

I trasporti di uva fresca in casse o ceste dovranno essere caricati in carri chiusi.

Quelli di mosto ed uva fresca o pigiata con mosto in botti, tini, bigonce o navasse, sono ascritti al gruppo 1 della categoria 7ª dell'allegato 9 alle Tariffe e come tali vanno caricati in carri aperti senza copertone.

Spetta allo speditore, oltre che ad utilizzare recipienti non scoperchiati, a provvedere, ove lo creda, che la merce sia protetta con copertone privato o con altro mezzo adatto.

Tuttavia saranno forniti anche carri chiusi o carri aperti con copertone quando se ne abbiano di disponibili.

In caso vengano forniti copertoni, gli speditori dovranno farne richiesta sul documento di trasporto e le stazioni dovranno applicare la tassa di nolo.

Quando vengono utilizzati carri chiusi, si dovrà far presente allo speditore l'opportunità, nello stesso suo interesse, che i carri siano assicurati anche con piombi o con lucchetti propri.

7. Trasporti di eccezione all'Ordine di Servizio n. 39-1920. — In deroga al disposto dei punti 4° e 5° comma *a*) e *c*) dell'Ordine di Servizio n. 39-1920, per tutti i prodotti della vendemmia e pei relativi recipienti vuoti, potranno effetuarsi:

a) rispedizioni e cambiamenti di destinazione dei trasporti:

b) trasporti per ferrovia fra due località di mare fra le quali esista regolare servizio di navigazione;

c) trasporti per distanze inferiori ai 20 Km.

8. Uso dei carri-serbatoi privati. — Per i trasporti in carri-serbatoi privati, si richiamano le stazioni all'osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento pei carri privati, pubblicato coll'Ordine di servizio n. 83-1908.

Il carico del serbatoio dovrà essere compiuto a cura e spese del mittente e fatto in modo continuo e contemporaneo per tutte le bocche di carico, usando tutti i mezzi adatti per sollecitarlo.

Le operazioni di carico dovranno essere compiute in un periodo di tempo non superiore a ore 12 lavorative decorrenti:

a) nelle stazioni di deposito dei serbatoi, dal momento in cui il carro sarà posto nel punto di carico a disposizione della Ditta speditrice;

b) nelle altre stazioni, dal momento in cui la Ditta interessata è stata avvisata dell'arrivo e della messa a disposizione del serbatoio.

Qualora il carico non sia ultimato entro il termine sopra indicato, come pure quando, ultimato il carico, i serbatoi sostassero per motivi attribuiti alle Ditte speditrici, sarà applicata una penalità di lire 1.00 per serbatoio e per ogni ora di ritardo.

Nel computo dei ritardi dovranno trascurarsi quelli non ec-

cedenti i 30 minuti; quelli invece che li oltrepassassero, saranno calcolati per un'ora.

Nel caso di giacenze superiori a due giorni, in luogo della penalità predetta, saranno applicati i diritti di deposito o di sosta di cui all'art. 117 delle tariffe, quintuplicati ai sensi dell'Ordine di servizio n. 39 inserito nel Bollettino ufficiale n. 17 del 22 aprile 1920.

Qualora nel termine di 12 ore, come sopra stabilito, il carico del serbatoio non sia stato iniziato, sarà applicata la penalità di lire 50 di cui all'Ordine di servizio n. 39-1920, nonchè la tassa di lire 10.00 per serbatoio e per il primo giorno di ritardo e quella di lire 20.00 per ogni giorno successivo, come stabilisce l'ultimo alinea dell'art. 106 delle tariffe.

Per le giacenze dei serbatoi carichi nelle stazioni destinatarie, si applicheranno i diritti di sosta stabiliti dalle vigenti tariffe, pure quintuplicati dopo i primi due giorni di sosta.

Nel caso di spedizioni di mosti e uve pigiate, a prevenire la dispersione della merce per effetto dell'aumento di volume prodotto dalla fermentazione, il riempimento dei serbatoi dovrà essere limitato ai 5/6 della loro capacità.

Durante il periodo della vendemmia non potranno essere dislocati serbatoi privati per deposito temporaneo in località diversa dalla loro sede fissa di deposito, senza preventiva autorizzazione della Divisione Movimento e Traffico da cui dipende la stazione alla quale i serbatoi dovrebbero essere inviati in deposito temporaneo.

Quando il dislocamento sia stato debitamente autorizzato, per la giacenza dei serbatoi vuoti sarà applicata la tassa di lire 0,50 per serbatoio e per giorno di sosta, anzichè quella di lire 10 o di lire 20 di cui sopra.

9. Ritorno dei copertoni privati. — Allo scopo di facilitare la protezione dei trasporti di uve e mosti con copertoni privati, per tutta la durata della vendemmia, le stazioni restano autorizzate ad accettare per l'inoltro *come bagaglio* con treni viaggiatori (esclusi però i diretti ed i direttissimi) *i copertoni di proprietà privata* che gli interessati vogliano spedire ai luoghi di carico delle uve e dei mosti.

Tali spedizioni dovranno essere tassate coi prezzi della *tariffa generale dei bagagli*, aumentati del 25 per cento se il trasporto ha luogo, anche solo per parte del percorso, con treni accelerati.

Tanto sullo scontrino quanto sul foglio di via e sulla matrice relativi a ciascuna spedizione dovrà essere praticata l'indicazione « *copertone privato* ».

10. Calzatoie speciali. - Per assicurare i fusti contenenti mosto, caricati a cura del personale di stazione, si dovranno impiegare le calzatoie speciali di cui all'Ordine di servizio n. 151-1912, attenendosi alle norme contenute nelle Circolari n. 53-1912 e numero 2-1914.

In relazione a quanto stabilisce la Circolare n. 25-1920, le calzatoie speciali potranno essere cedute al pubblico al prezzo di Lire 0,75 (centesimi settantacinque) cadauna.

11. Carico di recipienti vuoti in carri chiusi. - In via eccezionale, qualora i recipienti vuoti destinati a stazioni poste nelle zone vinicole delle Puglie vengano caricati in carri chiusi e non riesca possibile il carico di una spedizione in solo carro, mentre questa potrebbe essere contenuta tutta in un carro aperto, si dovranno impiegare due carri chiusi anche se utilizzati incompletamente. Per questi due carri dovranno compilarsi due distinte lettere di porto e due fogli di scorta; ma agli effetti della tassazione dovranno considerarsi come facenti parte di una stessa spedizione, e ciò allo scopo di permettere agli speditori di fruire dei prezzi della serie F della tariffa speciale N. 111 P. V.

Per norma delle stazioni e degli Uffici di controllo, si dovrà praticare la seguente annotazione sulla lettera di porto del secondo carro: *Parte e complemento della spedizione n. . . . del . . . . caricata nel carro* (serie, numero) ».

Sulla lettera di porto del primo carro si dovrà pure accennare alla parte di spedizione caricata nel secondo.

12. Trasporti di uva fresca in porto assegnato. - La tariffa speciale n. 50 e le eccezionali n. 901 e 905 P. V. A. potranno essere applicate anche in porto assegnato ai trasporti di uva fresca, eseguiti in servizio interno o cumulativo italiano.

Da tale concessione restano quindi esclusi i trasporti a G. V., quelli a P. V. ordinaria e quelli destinati all'estero, eccezione fatta per le spedizioni eseguite in base a concessione speciale.

13. Trasporti di uve in ceste e casse a carro completo. — Per facilitare i trasporti dell'uva fresca in ceste e casse ricolme e coperte con tela o con fronde, si concede che i mittenti, valendosi di cavalletti di legno, od altri attrezzi, dispongano le ceste e le casse a più piani nei carri.

Il mittente dovrà rilasciare dichiarazione di garanzia così concepita: « *Per i danni di ogni sorta derivabili alla merce per essere le ceste (o le casse) caricate in modo anormale* ».

La tassa sarà computata sul peso complessivo dell'uva e degli attrezzi, in base alle tariffe generali o speciali vigenti per l'uva fresca.

Sui documenti di scorta si dovranno sempre riportare in modo chiaro e preciso la qualità e quantità degli attrezzi di carico di cui sopra, nonchè dei copertoni, tele e tende e degli altri oggetti di proprietà dei mittenti, destinati a coprire e ad assicurare il carico.

I destinatari, all'arrivo dell'uva, dovranno ritirare gli attrezzi e potranno effettuarne le rispedizioni gratuitamente, a sensi dell'art. 115 delle tariffe, previa presentazione degli occorrenti documenti a G. V.; le stazioni inscriveranno su questi l'annotazione: « *Attrezzi di ritorno della spedizione uva N. . . . . . del . . . . . da . . . .* ».

14. Carico e scarico dei trasporti a tariffa speciale N. 103 P. V., serie B. — Le operazioni di carico e scarico dell'uva fresca o pigiata con mosto, spedita in tini, bigonce, navasse o in botti, sotto il regime della tariffa speciale N. 103 P. V., serie B, sono lasciate alle parti, verso deduzione della quota di diritto fisso di L. 0,50 per tonnellata ed operazione. Ciò in analogia a quanto è stabilito per l'uva fresca in ceste o casse.

Qualora, in questi casi, pel carico o per lo scarico si dovesse far uso della gru, perchè ritenuto necessario a giudizio dell'Amministrazione o perchè richiesto dalle parti, si applicheranno le tasse stabilite dall'articolo 118 delle tariffe, ferme restando le disposizioni dell'art. 100 delle tariffe stesse.

15. Tassa speciale per la sosta dei carri carichi di uva. — Durante il periodo della vendemmia le spedizioni di uva a carro completo in arrivo alle stazioni delle ferrovie dello Stato, che dai destinatari non vengano svincolate e ritirate entro il termine prescritto dalle vigenti tariffe, sono soggette al pagamento del diritto di deposito o di sosta nella misura di L. 0,20 per ogni quintale di uva e per ciascun giorno (col minimo di L. 16 per carro e per giorno) per i primi due giorni di sosta.

Dopo i primi due giorni di giacenza saranno invece applicati i diritti di deposito o di sosta di cui all'art. 117 delle tariffe, quintuplicati.

La stessa tassa è dovuta sul peso totale della spedizione, quando l'operazione di carico non sia stata compiuta entro i termini prescritti dalle tariffe.

Alle spedizioni di uva di cui sopra non sono applicabili le disposizioni del comma *o*) dell'articolo 117 delle tariffe, eventualmente in vigore.

16. Manovre. — Richiamasi l'attenzione delle stazioni sulla necessità che le manovre, e specialmente quelle a gravità, siano sempre eseguite con ogni cautela, allo scopo di evitare avarie di fusti e dispersioni di merce. Ricordasi inoltre il divieto assoluto di effettuare manovre a spinta quando trattasi di carri contenenti fusti pieni.

17. Sorveglianza sui trasporti. — Per la sorveglianza dei carri carichi di uve e mosti in composizione ai treni, si richiama la rigorosa osservanza delle prescrizioni contenute nella circolare gialla del Servizio Movimento n. 10 del 15 aprile 1916.

Un'attiva particolare vigilanza dovrà essere esercitata nelle stazioni di partenza, in quelle di transito o di ricomposizione delle condotte e dei treni.

18. Anormalità nei trasporti. — Qualora in arrivo sorgano contestazioni per avaria dipendente da ritardo o da altra causa, le stazioni destinatarie dovranno computare i termini di resa, tenendo conto degli aumenti stabiliti coll'Ordine di servizio n. 39-1920, per accertare se sussista effettivamente ritardo; quindi siavi o no

ritardo, dovranno sempre compilare il verbale di accertamento con l'intervento di periti abili dai quali, in seguito ad apposita interpellanza, si dovrà fare stabilire, ove non esista sulla lettera di porto dichiarazione di garanzia, se l'uva presenti *segni di malattia (peronospera), di troppa maturanza, di bagnamento precedente al carico o di appassimento per essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione*. Il perito od i periti saranno anche chiamati a stabilire la data in cui l'avaria ebbe inizio e la susseguente sua progressività; la influenza che le circostanze e cause suaccennate possono avere avuto sull'avaria e se il ritardo, dato che sussista, senza il concorso di quelle cause, avrebbe da solo potuto determinare l'avaria constatata, e, in un caso o nell'altro, in quale misura.

Si rammenta che il verbale non può essere impegnativo, ma che ha soltanto lo scopo di constatare i fatti, non quindi quello di liquidare indennità, il che è riservato agli Uffici superiori. Le stazioni perciò debbono astenersi dal fare apprezzamenti sulla minore o maggiore attendibilità delle pretese delle parti e dall'assumere impegni circa l'ammontare e la liquidazione della indennità.

Qualora a destinazione si constatino avarie alle uve, spandimento di liquido per spostamento del carico (siano casse, ceste e fusti), si dovrà far tener presente ai periti che lo spostamento avvenne per il naturale scuotimento del carro, per le pendenze della linea, per le inevitabili scosse ed urti cui vanno soggetti i carri nelle molteplici manovre; fatti tutti inevitabili e inerenti al modo di trasporto e dei quali la ferrovia non può nè deve rispondere.

Soltanto degli urti straordinari e colposi può essere chiamata a rispondere la ferrovia. Quindi, qualora dalle parti si vogliano attribuire le avarie ad urti, si dovrà fare specificare e constatare dal perito se esistono dati speciali di fatto e tali da dimostrare che gli urti stessi o le scosse escano da quelli ordinari e inevitabili, poichè non basta asserire, ma, in materia di colpa, occorre provarla in modo diretto e specifico.

In casi di avarie di qualunque natura, che rivestano speciale importanza per l'entità del danno o per altre particolari ragioni, le stazioni dovranno darne avviso telegrafico alla rispettiva Divisione Movimento e Traffico, affinchè questa possa provvedere ai necessari accertamenti a mezzo di appositi funzionari.

19. Trasporti per l'Estero. — I trasporti di uva, mosto e vino, diretti all'estero potranno essere effettuati, oltre che con carri ordinari:

a) con carri serbatoio Mv di proprietà privata, inscritti nel parco veicoli F. S.;

b) con carri serbatoio inscritti in parchi esteri e inviati in Italia a prendere carico a norma delle relative tariffe internazionali.

Per tali trasporti le stazioni si atterranno alle relative disposizioni speciali in vigore all'atto della presentazione della merce.

Le stazioni dovranno poi sempre curare l'assoluta nettezza, sia esterna che interna, non solo di tutti i carri, ma anche dei recipienti e specialmente dei fusti, in modo che niuna particella di foglie, di terra o di altre sostanze imbrattanti rimanga aderente ai recipienti e alle pareti dei carri, perchè, in caso diverso, le Dogane di confine potrebbero respingere i trasporti, giusta le disposizioni relative ai provvedimenti contro la fillossera.

20. Spedizioni per e dagli scali di Milano. — La stazione di *Milano P. Ticinese* è ammessa a ricevere trasporti di uve fresche, uve pigiate e mosti, limitatamente alle provenienze dalle linee del Compartimento di Torino.

La stazione di *Milano Lambrate* viene esclusa dai trasporti di uva fresca, pigiata e mosto, provenienti dalle linee sopracitate.

La stazione di *Milano P. G.* è ammessa a ricevere i soli trasporti a carro completo di mosto indirizzati alla Società dei magazzini generali ed alla Società Cooperativa ferroviaria suburbana di consumo, aventi entrambe binario di allacciamento colla stazione predetta.

La stazione di *Milano Centrale* è ammessa al ricevimento dei soli trasporti di uva fresca, eseguiti, diero richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa, con treni diretti ed accelerati.

La stazione di *Milano Nuova Centrale* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

La stazione di *Milano S. Cristoforo* è ammessa a ricevere i trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva

pigiata e di mosto a carro completo, purchè diretti a stabilimenti raccordati colla stazione stessa.

La stazione di *Milano P. Romana* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

La stazione di *Milano P. Vittoria* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V. ed a P. V. A. di uva fresca, di uva pigita e di mosto.

21. Abilitazione di Ofantino ai trasporti a P. V. A. ed a P. V. O. — Come risulta dai relativi richiami nel Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914), durante il periodo della campagna vinicola e non oltre il 31 ottobre, la stazione di Ofantino è ammessa ai trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosto a P. V. A., ed ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di uva pigiata e mosto a P. V. O., nonchè a ricevere trasporti a P. V. O. di recipienti vuoti destinati a trasportare prodotti vendemmiali.

22. Servizio a P. V. A. a Genova P. B. (Terralba). — Il servizio a P. V. A. per le uve e mosti in arrivo a Genova Piazza Brignole dovrà essere disimpegnato allo scalo P. V. di Terralba, anzichè allo scalo a G. V.

23. Servizio cumulativo con la Nord-Milano - Esclusione di Milano transito La Librera dai trasporti a G. V. ed a P. V. A. — Si richiama l'attenzione delle stazioni su quanto risulta a pag. 36 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, circa la esclusione di *Milano transito La Librera* dai trasporti a G. V. e P. V. A. e si fa perciò loro assoluto divieto di accettare per questi trasporti domanda d'istradamento pel transito predetto.

Sui relativi documenti di trasporto le stazioni dovranno esporre sempre, ed in caratteri ben chiari, il transito che le spedizioni devono seguire per passare sulle linee della Nord-Milano.

24. Cartellini, etichette, listini e documenti di scorta dei carri. — Per facilitare il còmpito del personale di manovra e dei treni. pel sollecito inoltro dei trasporti a carro completo di uva e

di mosto e nel contempo per evitare disguidi ed affrettare il pareggio, nei casi di eventuali mancanze di documenti, si dovrà far uso dei cartellini mod. M-246*g* (*Uva*) e M-246*h* (*Mosto*) di cui al « Prospetto dei cartellini, delle etichette, ecc », pubblicato coll'Ordine di servizio n. 38-1915.

Questi cartellini debbono essere applicati anche ai carri serbatoi carichi.

Per carri serbatoi che viaggiano a vuoto, si dovrà far uso delle etichette mod. M-265.

Nell'interno di ogni carro chiuso od aperto, con o senza copertone, dovranno essere collocati, in un punto visibile ed assicurati ciascuno ad un recipiente, due cartellini speciali per identificare lo speditore e il destinatario dei relativi trasporti, come prescritto colla Circolare gialla n. 26-1917 del Servizio Movimento e Traffico.

Le stazioni che si trovassero ad avere eccedente un carro senza la relativa contabilità, dovranno inoltrarlo a destinazione con spedizione in servizio, in base alle indicazioni risultanti dai cartellini esterni del carro medesimo o, mancando questi, in base a quelle risultanti dai cartellini posti nell'interno, avvertendone telegraficamente la stazione mittente, perchè possa provvedere all'immediato invio di un duplicato dei documenti di trasporto direttamente a quella destinataria.

Qualora si renda necessario lo spiombamento del carro, le stazioni che vi procedono dovranno non solo far risultare sul foglio di carico o di scorta il movimento dei piombi, ma dovranno anche indicarne chiaramente la causa, e qualora riscontrassero anormalità nel carico, procedere alla verifica del peso e della merce, redigendo la prima parte del processo verbale.

Sul margine superiore destro dei documenti di trasporto si dovranno applicare i listini mod. M-272*h* (*Uva*) o M-272*i* (*Mosto*).

Ai carri contenenti recipienti vuoti dovranno essere applicati i cartellini mod. M-246*m* (*Recipienti vuoti*).

Sui relativi documenti di trasporto dovrà ingommarsi il listino mod. M-272*n*.

Per i trasporti a carro completo di prodotti vendemmiali e di recipienti vuoti le stazioni dovranno compilare il foglio di scorta M-145 a p. v. od il foglio di carico M-145*a* (già *Ch*-137) a p. v. acc. o quello M-145*b* (già *Ch*-138) a g. v.

Il foglio-itinerario M-167 dovrà essere emesso soltanto a scorta dei carri completi di uva da tavola.

25. Classificazione dei trasporti. — I trasporti di uva e mosto in partenza dalle stazione dei Compartimenti di Bari, Ancona e Bologna vengono classificati, in relazione alla loro destinazione. nei seguenti gruppi:

1° *gruppo* — carri oltre Foggia fino Bologna;
— carri oltre Bologna verso Bagni della Porretta;
— carri oltre Bologna fino Ferrara (esclusa);
— carri oltre Bologna fino Verona (via Isola della Scala) ed oltre verso Ala e fino Brescia (esclusa).

2° *gruppo* — carri oltre Rimini fino Ferrara ed oltre verso Padova.

3° *gruppo* — carri oltre Bologna fino Parma;
— carri oltre Modena verso Mantova;
— carri oltre Parma verso Spezia.

4° *gruppo* — carri oltre Parma fino Brescia;
— carri oltre Brescia fino Bergamo (esclusa).

5° *gruppo* — carri provenienti da Foggia e da stazioni al sud di Foggia;
per Genova ed oltre verso Savona;
oltre Sampierdarena fino Piacenza (esclusa),
fino Rogoredo (esclusa),
fino Mortara ed oltre verso Milano;
verso Novara-Luino e verso Novara-Borgomanero.

6° *gruppo* — carri oltre Parma fino Rogoredo;
— carri per Milano P. R., Milano P. S. e Milano P. G.;
— carri oltre Casalpusterlengo verso Pavia-Mortara.

7° *gruppo* — carri per Milano P. T. e linea verso Mortara;
— carri per Milano P. V. e carri oltre Milano (esclusi quelli compresi nel gruppo 8°).

8° *gruppo* — carri per oltre Milano P. G. verso Chiasso (escluse le diramazioni di Monza, Seregno e Albate Camerlata);

9° *gruppo* — carri oltre Borgo S. Donnino fino Treviglio;
— carri oltre Treviglio fino Milano Lambrate e Milano N. C.;
— carri oltre Treviglio fino Rovato (esclusa).

10° *gruppo* — carri diretti a stazioni della linea Treviglio (esclusa - Bergamo - Lecco - Colico - Sondrio; Colico - Chiavenna; Monza (esclusa) - Lecco; Seregno (esclusa) - Bergamo; Albate C. (esclusa) - Lecco;

11° *gruppo* — carri provenienti da stazioni al nord di Foggia per oltre Piacenza verso Voghera.

(Salvo esplicita esclusione, le diramazioni intermedie di ciascuna linea s'intendono comprese nelle singole linee).

Le stazioni mittenti dei trasporti dovranno applicare a ciascun lato del carro e sulle apposite tabelle, una etichetta col numero in cifre arabiche del gruppo assegnato al carro in relazione alla sua destinazione.

Queste etichette dovranno essere incollate solidamente, essendo della massima importanza che esse non abbiano a distaccarsi e di evitare che per effetto della loro mancanza i carri debbano essere scartati ai transiti.

Le stazioni di Foggia e Faenza dovranno applicare le etichette eventualmente mancanti e farne rapporto alla propria Divisione Movimento e Traffico.

Per rendere più sollecita e sicura la scelta di tali numeri, il personale sarà munito di un libretto tascabile, nel quale sono elencate in ordine alfabetico le stazioni comprese nei dieci gruppi precitati, coll'indicazione, in corrispondenza al nome di ciascuna località, del numero del gruppo alla medesima assegnato.

26. TRASPORTI DA E PER LE STAZIONI AL SUD DI BRINDISI. — Pei il concentramento a Brindisi dei trasporti di uve e mosti, provenienti da stazioni della linea Brindisi-Gallipoli, dalle ferrovie Salentine e dalla stazione di Mesagne, dovranno dalla Divisione Movi-

mento e Traffico di Bari essere stabiliti i treni con i quali i trasporti stessi debbono inoltrarsi.

27. Condotte. — Per regolare i trasporti delle uve e dei mosti e quelli dei carri vuoti e dei recipienti vuoti sulle linee sulle quali si addensano in maggior quantità i trasporti vendemmiali, sono istituite speciali condotte normali ascendenti e discendenti coi treni e secondo gli itinerari risultanti da apposito fascicolo tascabile che verrà distribuito a tutto il personale interessato.

Le condotte stesse sono specializzate per l'inoltro dei trasporti anzidetti, e perciò non debbono essere mai utilizzate promiscuamente con altri trasporti.

Qualora, nel periodo della campagna vendemmiale, le stazioni dovessero utilizzare eccezionalmente i treni delle condotte per l'inoltro di altri trasporti, dovranno avvisarne le stazioni capotronco interessate e le rispettive Divisioni Movimento e Traffico.

Per contro, le stazioni dovranno astenersi dall'utilizzare i treni ordinari pei trasporti vendemmiali pei quali sono stabilite le apposite condotte.

28. Condotte normali ascendenti da Brindisi. — In partenza da Brindisi sono istituite quattro condotte normali dirette a Foggia, contradistinte coi numeri 2, 4, 6, 8, aventi tutte una forza disponibile di 820 tonnellate.

Queste condotte non sono vincolate ad alcuna condizione di composizione.

29. Condotte normali ascendenti da Foggia. — In partenza da Foggia vengono stabilite le condotte seguenti:

Condotte n. 10-12-14-16 per Faenza.

Queste condotte hanno una forza di trazione disponibile di 900 tonnellate sull'intero loro percorso e debbono essere composte in modo che i carri si trovino regolarmente raggruppati in relazione ai numeri loro applicati.

Condotta n. 50 per Novi S. Bovo (via Caserta-Roma-Sampierdarena).

Questa condotta non dovrà avere un peso lordo superiore alle 450 tonnellate; sarà composta di carri del gruppo 5 e completata, ove

del caso, con carri dei gruppi 7-8. Da Novi S. B. i trasporti proseguiranno a destino con i treni merci più diretti. — La condotta N. 50 verrà effettuata soltanto quando rimangano dei trasporti che ne giustifichino la effettuazione dopo la formazione completa delle condotte 10-12-14-16.

Tenuto conto delle attuali difficoltà di esercizio, che impongono la massima utilizzazione della forza di trazione dei treni ordinari e straordinari, dovranno rendersi giornalieri i treni costituenti le condotte da Foggia per Faenza a mano a mano che lo esigerà l'entità dei trasporti vendemmiali.

Fino a quando l'entità di detti trasporti non giustifichi l'effettuazione di tali condotte, la Divisione di Bari darà disposizioni perchè la stazione di Foggia inoltri col treno merci diretto 6270 i carri del gruppo 2; col treno merci diretto 6512 i carri dei gruppi 3-4-5-6-7-8-9 e 10, dandone avviso alle stazioni di Castellammare Ad., Ancona, Rimini e Faenza.

I carri per trasporti vendemmiali dovranno però in ogni caso essere raggruppati in relazione ai numeri loro applicati e formare nel treno unico gruppo.

La Divisione Movimento e Traffico di Bari dovrà dare disposizioni perchè, *ogni eccezione rimossa*, i carri con trasporti vendemmiali non partano da Foggia alla spicciolata.

I carri di trasporti vendemmiali in arrivo a Castellammare Adriatico dalle stazioni al nord di Foggia e dalla linea di Sulmona, dovranno da Castellammare Adriatico essere riuniti per gruppi di almeno 10 carri ed inoltrati con i treni merci ordinari od anche con le condotte stabilite qualora abbiano prestazione disponibile. La stazione di Castellammare Adriatico potrà trattenere i carri stessi anche 24 ore qualora possa formare apposito treno.

Le stazioni intermedie della tratta da Foggia a Rimini, che aggiungono carri alle condotte debbono ubicarli nei gruppi stabiliti ed ogni infrazione verrà rigorosamente punita.

30. Condotte normali ascendenti da Faenza. — Con i carri di trasporti vendemmiali in partenza ed in transito, la stazione di Faenza provvederà all'effettuazione delle seguenti condotte:

Condotte N. 18-20-22 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6-7-8 distinti per gruppi);

Condotta N. 24 per Bergamo, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio (carri dei gruppi 9 e 10 distinti per gruppi).

In partenza da Faenza viene pure istituita la condotta N. 26 per Chiasso, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, che la stazione di Faenza dovrà formare sempre quando il quantitativo dei carri appartenenti al gruppo 8 (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza. Lissone, Desio) sia tale da raggiungere almeno le 500 tonnellate.

A tale scopo la stazione di Faenza dovrà trattenere i carri di cui sopra anche per 24 ore.

I trasporti diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone e Desio dovranno essere sempre inoltrati con le condotte N. 18-20-22 su Milano P. S.

L'inoltro dei carri dei gruppi 3-4-5-11 verrà effettuato con i treni merci ordinari e straordinari da stabilirsi dalla Divisione Movimento e Traffico di Bologna.

Le condotte N. 18-20-22 avranno una forza di trazione di 900 tonnellate, ma non dovranno avere però una composizione superiore ai 45 veicoli.

31. Condotte normali ascendenti da Reggio Emilia. — In partenza da Reggio d'Emilia sono istituite le seguenti condotte:

Condotte N. 28-30-32 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6-7-8 distinti per gruppo);

Condotta N. 34 per Bergamo, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio (carri dei gruppi 9 e 10 distinti per gruppo);

Condotta N. 36 per Alessandria (carri del gruppo 11).

Viene istituita in partenza da Reggio d'Emilia pure la condotta N. 38 per Chiasso, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, che la stazione di Reggio d'Emilia dovrà formare sempre quando il quantitativo dei carri appartenenti al gruppo 8 (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone e Desio) siano di tale entità da raggiungere almeno le 500 tonnellate.

A tale scopo la stazione di Reggio d'Emilia dovrà trattenere i carri di cui sopra anche per 24 ore.

I trasporti diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni,

Monza, Lissone e Desio, dovranno, in ogni caso, essere inoltrati con le condotte N. 28-30-32 su Milano P. S.

Le condotte N. 28-30-32 avranno una forza di 900 tonnellate, ma non dovranno però avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

32. Disposizioni speciali per la composizione delle condotte N. 24-26-34-38. — Allo scopo di assicurare che, durante la campagna vinicola, almeno una delle condotte N. 26 o 38 per Chiasso, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, venga effettuata il maggior quantitativo possibile di volte la Divisione Movimento e Traffico di Bologna disporrà perchè la stazione di Faenza, ove non abbia materiale per formare la condotta N. 26, comunichi a quella di Reggio d'Emilia il quantitativo dei carri del gruppo 8° (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone, Desio) da inoltrare, in modo che quest'ultima possa giudicare, tenuto conto dei propri trasporti, della opportunità di formare la condotta N. 38.

La Divisione di Bologna stabilirà con quale treno i trasporti anzidetti dovranno essere inoltrati a Reggio d'Emilia.

La stazione di Borgo S. Donnino dovrà rettificare gli eventuali errori di composizione delle condotte 24 e 34, provvedendo perchè i gruppi 9 e 10 siano sempre fra loro separati.

Le stazioni di Reggio d'Emilia e Borgo S. Donnino col materiale delle condotte 24 e 34 (carri del gruppo 9 e 10) dovranno formare, sempre che l'entità dei trasporti lo consenta, una di tali condotte esclusivamente con carri con uno solo dei due gruppi.

33. Trasporti da Rubiera. — La stazione di Rubiera, in base alle disposizioni particolari che riceverà dalla Divisione Movimento e Traffico di Bologna, appoggerà di massima a Reggio Emilia, per la ricomposizione, i propri carri di uva e mosto diretti verso Parma, ovvero formerà treni che da Reggio Emilia possano proseguire senz'altro coll'orario e colle funzioni assegnate alle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione, quando ciò fosse giustificato dalla entità e dalla destinazione dei trasporti.

34. Condotte normali ascendenti da Mantova. — In partenza da Mantova sono istituite le seguenti condotte:

Condotte n. 40-42 *per Milano P. S.* (*carri dei gruppi* 6-7-8 *distinti per gruppi*).

Condotte n. 44-46 *per Bergamo* (*carri dei gruppi* 9 *e* 10 *distinti per gruppi*).

Le stazioni di Soliera, Carpi, Rolo Novi, Gonzaga Reggiolo, Suzzara, Romanore appoggeranno a Mantova, per la ricomposizione, i carri di trasporti vendemmiali diretti verso Verona, verso Nogara e verso Piadena, seguendo le particolari istruzioni che verranno impartite dalla Divisione Movimento e Traffico di Bologna, sia per quanto riguarda i treni di inoltro, sia per i raggruppamenti da eseguirsi a sollievo di Mantova.

La Divisione Movimento e Traffico di Bologna disporrà, ove del caso, perchè le stazioni di Carpi, Rolo Novi, Suzzara formino treni appositi di trasporti vendemmiali che possano da Mantova proseguire coll'orario e colle funzioni delle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione.

I trasporti vendemmiali appartenenti al gruppo 4 verranno da Mantova inoltrati con i treni da stabilirsi d'accordo fra le Divisioni Movimento e Traffico di Bologna e di Milano.

I trasporti vendemmiali in partenza dalle stazioni sopra indicate appartenenti al gruppo 11, verranno appoggiati a Modena che li inoltrerà a Reggio d'Emilia per essere aggiunti alla condotta numero 36.

35. Condotte normali discendenti. — Per l'invio verso le Puglie del materiale vuoto e dei recipienti vuoti destinati a prendere carico di uve e di mosti si istituiscono le seguenti condotte:

Condotta n. 1 *da Milano P. Sempione a Foggia.*
» » 7 *da Ferrara a Foggia* (» »)
» » 5 *da Ferrara a Foggia* (*via Rimini*).
» » 7 *da Ferrara a Foggia* (» »).

Al proseguimento del materiale vuoto oltre Foggia, provvederà la Divisione di Bari coi treni più convenienti.

I carri serbatoi vuoti che viaggiano con le condotte discendenti

1, 3, 5, 7 dovranno essere trattenuti dalla stazione di Falconara Marittima che li inoltrerà su Foggia possibilmente con apposito treno e ad ogni modo raggruppati con le condotte stabilite.

36. Ritardo dei treni delle condotte. — Allorquando una condotta viaggia con un ritardo tale che possa perturbare l'andamento degli altri treni, dovrà essere soppressa dalla prima stazione capotronco che incontra e fatta proseguire coll'orario di una condotta susseguente.

37. Trasporti vendemmiali dal Piemonte. — Per regolare l'andamento dei trasporti vendemmiali sulle linee Alessandria-Bra, Alessandria-Acqui, Alessandria-Casale, Ovada-Acqui-Asti, Castagnole-Asti-Casale, Novi-Tortona-Castel S. Giovanni, le Divisioni Movimento e Traffico interessate, previ accordi fra loro e colle Divisioni Materiale e Trazione, dirameranno alle dipendenti stazioni le necessarie istruzioni di dettaglio.

I trasporti provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano Belbo, Costigliole d'Asti, Castagnole Lanze, Neive e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella di Asti.

Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti a Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo, seguiranno la via di Trofarello-Carmagnola, anzichè quella di Castagnole-Bra.

Quelli provenienti dalle stazioni di Nizza M., Alice Belcolle e Mombaruzzo, diretti a Mortara ed oltre, verso Milano ed oltre Casale M. verso Vercelli, seguiranno la via di Nizza M.-Asti-Casale M.-Mortara.

La stazione di Nizza Monf. tratterrà i carri provenienti dalle stazioni da Alba a Calamandrana e diretti alle località sopra citate fino a completare le prestazioni disponibili dei treni che effettua su Asti; i restanti carri proseguiranno per la via anormale di Alessandria.

Per l'inoltro dei trasporti verso Asti, Casale M., Mortara viene istituita la condotta N. 60 da Nizza M. a Milano P. R., la quale a Casale M. ed a Mortara troverà immediato proseguimento pei carri diretti verso Vercelli e verso Novara.

I carri che eccedessero la portata della condotta n. 60 dovranno essere appoggiati ad Alessandria.

Quelli provenienti da stazioni delle linee Bra-Cantalupo e Strevi-Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi-Sampierdarena ed oltre, dovranno seguire la via di Alessandria.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giuletta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana Bottarone.

Pel rifornimento di carri vuoti sono istituite due condotte, N. 15 e 17, in partenza da Milano P. Sempione destinate l'una a Nizza M. (via Mortara-CasaleM.-Asti), l'altra ad Alessandria (via Mortara-Torreberetti).

38. Condotte deviate da effettuarsi in caso di interruzione delle linee litoranee. — Nel fascicolo degli itinerari delle condotte vennero previsti i seguenti casi di deviazione delle condotte normali, per i quali dovranno osservarsi le norme cui appresso:

1. *Condotte ascendenti.*

a) Interruzione al sud di Foggia. — La Divisione di Bari, a seconda del punto in cui si determinerà l'interruzione, provvederà a riportare i trasporti a Foggia seguendo gli istradamenti di: Taranto-Bari; ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Barletta; ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Rcchetta-Foggia; ovvero TarantoMetaponto-Potenza-Rocchetta-Foggia.

La Divisione di Bari, ove lo ritenga opportuno, potrà però istradare sulla Potenza-Salerno-Mercato S. Severino-Cancello--Caserta i carri del gruppo 5 ed eventualmente dei gruppi 7 e 8 che dovrebbero costituire la condotta normale ascendente N. 50, e che da Caserta proseguiranno su Novi coll'orario della condotta stessa.

I treni deviati sulle precitate linee non dovranno avere un peso superiore alle 450 tonnellate e non saranno vincolati ad alcuna condizione circa il raggruppamento dei carri.

b) Interruzione al nord di Foggia fino a Falconara M. — Si effettueranno da Foggia 4 condotte, N. 102, 104, 106, 108, del peso lordo di tonnellate 640 ciascuna, sulla linea Benevento-Caserta-Cassino-Roma.

Da Roma proseguiranno su Faenza per la via Orte-Terni-Foligno-Falconara M.

c) Interruzione al nord di Falconara M. — Si effettueranno

da Ancona 4 condotte, N. 110, 112, 114 e 116, del peso lordo di 420 tonnellate ciascuna, sulla linea Foligno-Terontola-Pontassieve.

Di queste quattro condotte:

la 110 proseguirà su Milano P. Sempione, via Firenze C. M.-Pistoia--Bologna;

la 112 proseguirà su Milano P. Sempione, via Firenze C. M.-Pisa-Sarzana-Fornovo-Borgo S. Donnino-Piacenza;

la 114 proseguirà su Milano P. S., via Borgo S. Lorenzo-Faenza-Bologna;

la 116 proseguirà su Novi S. Bovo, via Firenze C. M.-Pisa-Spezia-Sampierdarena.

Quest'ultima dovrà essere composta con carri del gruppo 5 ed eventualmente completata con carri dei gruppi 7 e 8.

d) Interruzione contemporanea fra Brindisi e Foggia e tra Foggia e Ancona. — Si effettueranno quattro condotte, N. 118, 120, 122 e 124, sulla linea Brindisi-Metaponto-Cancello-Caserta, le quali proseguiranno da Caserta su Roma con l'orario delle condotte contemplate nel sub *b)* che hanno origine da Foggia e che sono dirette a Faenza, via Orte-Terni-Foligno-Falconara M.

La divisione di Bari provvederà nel modo più opportuno per portare i trasporti vendemmiali delle proprie stazioni sulla via seguita dalle precitate 4 condotte da Brindisi, e qualora ne ravvisi la convenienza, potrà prendere accordi colle Ferrovie Salentine per deviare una parte dei trasporti di cui si tratta, direttamente su Francavilla Fontana, a sollievo di Brindisi.

e) Interruzione della linea Spezia-Genova. — La condota ordinaria N. 50, in partenza da Foggia per Novi S. B., sarà deviata sulla linea Sarzana-Parma-Piacenza-Voghera e destinata ad Alessandria pel riordino (condotta N. 126).

II. *Condotte discendenti.*

Nei casi di interruzione della linea adriatica, per l'inoltro del materiale vuoto si stabiliscono due condotte discendenti, N. 101-103, da Milano P. Sempione a Foggia, via Parma-Sarzana-Pisa-Roma-Caserta-Benevento.

39. STATISTICA DEI TRASPORTI VENDEMMIALI. — Per poter seguire l'andamento dei trasporti vendemmiali, le stazioni dovranno compilare le statistiche seguenti:

a) Statistica giornaliera dei carri, distinti per tipo caricati con recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce. Per questa statistica le stazioni faranno uso di appositi listini conformi al modello allegato, che rimetteranno ogni sera alla rispettiva Divisione Movimento e Traffico, la quale, a sua volta, ne riepilogherà subito i dati su apposito prospetto, che dovrà essere spedito giornalmente al Servizio Movimento e Traffico.

b) Statistica complessiva dei carri carichi di recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce, giornalmente arrivati e partiti, distintamente per stazioni di provenienza e di destinazione.

Per la compilazione di questa statistica le stazioni faranno uso dei moduli M-195 (foglio doppio) od M-195[a] (foglio semplice) a seconda dell'entità dei trasporti da registrare.

I moduli così compilati dovranno essere inviati, *a campagna ultimata*, alla rispettiva Divisione Movimento e Traffico, la quale, presane visione, li trasmetterà al Servizio Movimento e Traffico riuniti per stazioni, insieme ad una *relazione dettagliata sull'andamento dei trasporti vendemmiali*.

Non sono da comprendersi nelle statistiche di cui ai punti *a)* e *b)* i carri in transito, fatta eccezione per quelli ricevuti da altre Ferrovie o consegnati ad altre Ferrovie, che dovranno essere compresi nelle statistiche delle stazioni F. S. a contatto, le quali li considereranno come carico o scarico locale.

Le statistiche dovranno essere compilate per il periodo dal 1° settembre al 31 ottobre da tutte le stazioni dei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Genova, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Reggio C., Palermo e Delegazione per l'Esercito di Trento; per il periodo dal 1° settembre al 15 novembre da quelle del Compardel Compartimento di Bologna e per il periodo dal 1° settembre al 15 novembre da quelle del Compartimento di Bari.

I prospetti mod. M-195 ed M-195a saranno forniti dal Magazzino Stampe alle Divisioni che ne cureranno la distribuzione alle stazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 11, 18.

Il direttore generale dell'esercizio
C. CROVA.

Allegato all'Ordine di servizio N. 4v-1920.

Ferrovie dello Stato

Alla Divisione Movimento e Traffico

Stazione di (bollo)

di

Carri utilizzati per trasporti vendemmiali

GIORNO	Carri caricati di uva. uva pigiata. mosto. vino e vinacce				Carri caricati di recipienti vuoti		
	serbatoi	coperti	scoperti	TOTALE	coperti	scoperti	TOTALE

.... 19......

Il Capo stazione

....

SENTENZA

Domanda di garantia proposta per la prima volta in appello - Sua inammissibilità - Contratto di forniture - Ritardo nell'esecuzione - Tolleranza della committente - Effetti - Forza maggiore - Suoi estremi.

La chiamata in garanzia costituisce una vera domanda, epperò non può proporsi la prima volta in appello per il divieto di ordine pubblico, contenuto nell'art. 490 *C. P. C. in osservanza del principio del doppio grado di giurisdizione.*

Il tollerare il ritardo nella esecuzione di un contratto non implica rinuncia del creditore della prestazione agli effetti della mora o inadempienza, massime quando vi sia da parte sua espressa manifestazione di volontà di valersi di quegli effetti.

Il D. L. 30 *maggio* 1915, *n.* 764, *che allo scopo di provvedere ai bisogni dell'esercito per lo stato di suprema necessità della guerra, volle che detti bisogni fossero soddisfatti con assoluta preferenza di qualsiasi ordinativo in corso presso gli stabilimenti industriali, si riferì ai soli contratti interessanti i privati e non a quelli interessanti le pubbliche amministrazioni per i quali provvide l'altro D. L.* 30 *giugno* 1915, *n.* 890, *stabilendone le continuità e la piena osservanza, nonostante le gravose condizioni, create dallo stato di guerra.*

La forza maggiore, perchè estingua o modifichi l'obbligazione, occorre che abbia per effetto necessario di ridurre il debitore nella materiale impossibilità di adempierla, che non deve confondersi con la maggiore o minore difficoltà od onerosità dell'adempimento

CASSAZIONE DI ROMA. — Sentenza 6 luglio 1920 (*Pres.* Tommasi; *Est.* Tempestini ; *P. M.* Moramarco; concl conf.) Ditta Cattori *ricorrente* contro Ferrovie dello Stato.

Omissis.

DIRITTO.

Considerato che con il primo motivo la ricorrente sostiene che erroneamente la sentenza impugnata respinse la domanda proposta in appello per la concessione di un termine onde chiamare in garanzia la Società Cantieri Metallurgici Italiani, perchè se la legge vieta in appello l'intervento in causa, non vieta la domanda in garanzia.

La censura non ha fondamento.

Nel giudizio di appello sono ammesse norme, deduzioni ed eccezioni, ma la domanda in garanzia, non è una eccezione: essa per opportunità ed economia procedurale può svolgersi nella contingenza del giudizio principale, e servire anche come mezzo di difesa contro l'attore in detto giudizio, ma non per ciò perde il suo carattere d'istanza formale che ha per oggetto l'esercizio di un diritto, l'accertamento di un rapporto tra garante e garantito, che se può avere origine da un fatto comune, è distinto da quello tra attore e convenuto, tantochè può dar luogo ad un giudizio separato ed autonomo (articoli 197, 199 cap. Cod. Proc. civ.). Se quindi la chiamata in garanzia costituisce una vera domanda, essa non può proporsi la prima volta in appello per il divieto d'ordine pubblico contenuto nell'articolo 490 in osservanza del principio del doppio grado di giurisdizione, ed appunto in vista di tale norma generale, la legge non aveva bisogno di sanzionare espressamente il divieto, come fece con l'art. 491, per l'intervento.

Nè un argomento in contrario può trarsi dal disposto dell'articolo 1497 cod. civ., per cui la garanzia a causa di evizione cessa quando il compratore siasi lasciato condannare con sentenza passata in giudicato senza chiamare in giudizio il venditore, poichè la chiamata in giudizio non deve scambiarsi con una chiamata in garanzia in grado di appello, non potendo tale generica dizione avere che il normale significato di *vocatio in jus*, di una istanza che deve attuarsi secondo le norme che governano il rito giudiziario, fra le quali è fondamentale quella del doppio grado di giurisdizione.

Se in appello il rivendicante ottiene decisione favorevole che rimanga irretrattabile, il convenuto deve imputare al fatto suo la

perdita della garanzia di evizione per non avere tempestivamente chiamato in causa il garante nel giudizio di primo grado.

Tali principi, accolti dalla prevalente dottrina e giurisprudenza, giustificano pienamente la pronuncia della Corte, che escludeva la chiamata in garanzia della Società Cantieri Metallurgici in quella sede.

Considerato in ordine al secondo motivo che la Corte non disconobbe, come assume il ricorrente, il principio dell'art. 2111, secondo il quale la rinuncia ad un diritto può essere anche tacita, risultante cioè, da atti o fatti incompatibili con la volontà di valersi del diritto stesso; ma escluse in linea di fatto l'esistenza di tali atti. Infatti dall'esame delle prove e documenti della causa, la Corte pervenne a questo convincimento, che mai vi fu una espressa od implicita concessione di proroga, che importasse qualsiasi presunta rinuncia da parte delle Ferrovie ai termini contrattuali, ma che anzi il comportamento dell'amministrazione dimostrava il proposito della medesima di esigere l'osservanza del contratto nel termine contrattuale, come risultava dalle continue sue lagnanze per i ritardi frapposti ai ritardi nella consegna della ordinazione, dalle scuse e promesse da parte della Ditta, dal fatto infine dell'applicazione delle multe ai sensi dell'art. 10 del capitolato amministrativo pei ritardi nelle consegne parziali. E' vero osserva la Corte, che l'amministrazione accettò consegne parziali anche dopo la scadenza dei termini in cui doveva trovarsi del tutto esaurita la esecuzione dei contratti, pur non cessando di sollecitare la ditta per l'adempimento dell'obbligazione assunta, ma tale fatto importava non la concessione di una proroga, ma una tolleranza, che l'amministrazione era nella sua facoltà contrattuale di usare, e non poteva tramutarsi in un diritto del debitore inadempiente ad essere rimesso in termini per soddisfare l'obbligazione. E ben disse la Corte, poichè, il tollerare il ritardo nell'esecuzione di un contratto, non implica rinuncia nel creditore della prestazione agli effetti della mora o inadempienza, massime quando, come nella specie, vi è espressa manifestazione di volontà di valersi di quegli effetti. Pertanto essendo la decisione della sentenza impugnata il risultato di un apprezzamento di fatto circa le circostanze che escludevano l'esistenza di una rinuncia tacita, non inquinato da alcun

errore diretto, la censura contenuta nel secondo motivo appare anche essa infondata.

Considerato che col terzo motivo si addebita alla sentenza di avere negata l'esistenza della forza maggiore che aveva messo la ditta nell'impossibilità di eseguire il contratto nell'erroneo presupposto giuridico che il decreto legge 30 maggio 1915, n. 764,non fosse applicabile agli appalti conchiusi dopo che l'Italia era già entrata in guerra e di non avere ammessa la prova testimoniale dedotta per dimostrare quella impossibilità senza darne la ragione, affermando soltanto l'inutilità della prova stessa.

La Corte non disse già che il D. 30 maggio 1915, si applicava soltanto a contratti conchiusi prima della guerra, ma rilevò la circostanza che gli appalti erano posteriori all'intervento dell'Italia nel conflitto Europeo per dimostrare che la situazione creata dalla guerra, da cui si faceva dipendere l'impossibilità dell'esecuzione del contratto, non era sopravvenuta, onde mancava l'imprevedibilità dell'evento, che è uno degli estremi della *vis major*. Escluse inoltre l'applicabilità delle disposizioni del D. L. in rapporti tra fornitori e la pubblica amministrazione; e fu giudizio esatto. Imperocchè, come si rileva dal suo preambolo detto decreto, allo scopo di provvedere ai bisogni dell'esercito per lo stato di suprema necessità della guerra, volle che detti bisogni fossero soddisfatti con assoluta preferenza di qualsiasi bisogno privato, riguardando le conseguenze derivanti da un tale stato di necessità come conseguenze di forza maggiore eziandio nei rapporti *obbligatori privati*, mentre, sempre in coerenza di tale finalità, l'altro D. L. 30 giugno 1915, n. 890, provvide ai rapporti con le pubbliche amministrazioni, stabilendo la continuità dei contratti con le medesime e la piena loro osservanza, nonostante le gravose condizioni create dallo stato di guerra. E poichè non poteva dubitarsi che quella delle Ferrovie dello Stato fosse una pubblica amministrazione in intima colleganza coi bisogni di guerra, l'obbligo della ditta Cattori doveva essere regolato dalle norme di questo ultimo decreto. Ma la sentenza ritenne che non potesse invocarsi la forza maggiore principalmente per una ragione di fatto che basta da sola a sorreggere la sua decisione. Osserva infatti la sentenza: « si ha inoltre, *ciò « che più monta*, la prova che l'inclusione dello stabilimento di « Castellammare di Stabia in quelli ausiliari non rendeva impos-

« sibile alla Ditta Cattori l'adempimento delle assunte obbligazioni « in quanto posteriormente a tale inclusioné, la ditta andò assu« mendo ulteriori appalti verso la stessa amministrazione delle « Ferrovie, come quelle per la fornitura di 200.000 zoccoli per tre« ni ». Ora la forza maggiore, perchè estingua o modifichi l'obbligazione, occorre che abbia per effetto necesessario di ridurre il debitore nell'impossibilità di adempierla, impossibilità che non deve confondersi con la maggiore o minore difficoltà ed onerosità dell'adempimento e, mancando un tale effetto, manca l'estremo essenziale di quella causa che giustifica l'inadempimento del contratto, ai sensi degli art. 1225, 1226 cod. civ. Esclusi poi nei fatti dedotti l'esistenza degli estremi giuridici della forza maggiore, la Corte non poteva ammettere, comechè inutile, la prova testimoniale proposta in via subordinata dalla ricorrente per dimostrare i fatti stessi.

Considerato che nel quarto motivo si lamenta che la sentenza denunziata violando l'art. 1228 cod. civ. ed il principio che il risarcimento dei danni si calcola secondo il *locus et tempus solutionis* ed omettendo di motivare in proposito, abbia ritenuto che tali danni dovevano essere determinati, non al momento in cui scadevano i termini contrattuali, ma nelle differenze dei prezzi dei riappalti, a cui l'Amministrazione procedette in epoche successive. La sentenza denunciata ritenne, in base all'interpretazione dell'art. 10 del capitolato di appalto, che se l'Amministrazione aveva il termine prefisso di 4 mesi da quello stabilito per l'esecuzione del contratto per dichiarare la risoluzione « *ipso jure* », senza ministero di giudice, del contratto, tale termine non riguardava i riappalti in danni, ai quali l'amministrazione poteva sempre procedere quando risultava che una determinata fornitura da lei richiesta durante l'esecuzione del contratto non potesse essere consegnata nel termine prescritto. Premessa questa giusta interpretazione di un patto contrattuale, contro cui non si può insorgere in questa sede, ne derivano come conseguenze necessarie, oltre quella della legittimità degli appalti, anche l'altra che la differenza di prezzo da risarcirsi dovesse essere quella che risultava al momento del riappalto a cui addiveniva l'amministrazione esercitando il suo diritto contrattuale, perchè questa era la norma contrattuale

la quale regolava l'inadempienza sia pur derogando alle norme del diritto comune circa il risarcimento dei danni contrattuali.

Con il richiamo ed applicazione della clausola contrattuale che menava necessariamente ad una conseguenza contraria alla pretesa del ricorrente, la Corte rispondeva implicitamente all'assunto del medesimo in ordine al tempo e luogo, come criterì del risarcimento. Non sussistono quindi le violazioni di legge e il difetto di motivazione, lamentati con questo motivo.

Anno XIII – N. 35 26 Agosto 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

(3203) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari ***di durata determinata:***

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

Errata-corrige.

Nell'ultimo capoverso dell'articolo 1 del Regio decreto 25 luglio 1920, n. 1052, pubblicato nel *Bollettino ufficiale*, n. 33-1920, leggasi « da ridursi di un trentesimo per ogni giornata di assenza dal servizio *non* dovuta a grande riposo.

A pagina 568 del *Bollettino ufficiale* n. 34-1920 nell'ultima riga dell'art. 5 dell'ordine generale n. 11, doveva essere citato l'ordine generale n. 10 e non 11 come erroneamente è stato stampato.

REGIO DECRETO-LEGGE, 29 *luglio* 1920, *n.* 1136, *che modifica l'art.* 3 *di quello* 30 *agosto* 1919, *n.* 1712, *relativo alla istituzione dell'azienda autonoma per il porto di Venezia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto-legge 30 agosto 1919, n. 1712;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro dell'industria e commercio, di concerto con quello del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'articolo 3 del decreto-legge 30 agosto 1919, n. 1712, è sostituito dal seguente:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 agosto 1920, n. 200.

« Il Consiglio di amministrazione vigila su tutto l'andamento della gestione, delibera sui bilanci preventivi e sui rendiconti consuntivi del Provveditorato, nonchè su tutte le proposte che debbono essere sottoposte alla decisione dell'Amministrazione centrale.

Sono membri del Consiglio di amministrazione;

il provveditore al porto, che lo presiede;

il sindaco, il presidente della Camera di commercio ed il presidente della Deputazione provinciale di Venezia, i quali potranno farsi rappresentare da chi è normalmente incaricato di sostituirli nelle loro funzioni;

il presidente del Magistrato alle acque od un suo delegato;

il capo compartimento delle ferrovie dello Stato di Venezia, o, come suo delegato, il capo divisione movimento;

il capitano di porto;

un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;

il direttore della dogana;

due rappresentanti dei lavoratori del porto, eletti nel modo che sarà stabilito dal regolamento ».

Art. 2.

Agli ultimi due capoversi dell'art. 9 del decreto stesso sono sostituiti i seguenti:

« Per l'esercizio dell'azienda negli anni 1920 e 1921 potranno essere fatte dal ministro dell'industria e commercio, con le modalità da stabilirsi nel regolamento, anticipazioni di fondi fino al limite massimo di sei milioni.

Per colmare le eventuali deficienze di bilancio potrà il Ministero dell'industria e commercio ordinare l'imposizione delle tasse portuali previste dall'art. 11 del decreto-legge 9 febbraio 1919 numero 122, entro i limiti e con le modalità stabilite dal decreto stesso. Qualora tale imposizione sia insufficiente, o venga riconosciuta inopportuna, nè possa altrimenti ripararsi alle deficienze, si provvederà a carico del bilancio del Ministero dell'industria e commercio, la relativa spesa, come quelle delle anticipazioni di cui al precedente comma, sarà inscritta in un apposito capitolo il cui stanziamento non potrà annualmente superare sei milioni ».

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge insieme col decreto-legge 30 agosto 1919, n. 1712.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — ALESSIO — MEDA.

Visto, *il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 7 *agosto* 1920, *n.* 1093. *che sopprime la Giunta esecutiva del Comitato interministeriale per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace, istituita col decreto Luogotenenziale* 17 *novembre* 1918, *n.* 1698 *e costituisce, presso la ragioneria generale dello Stato un Comitato liquidatore delle gestioni di guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con i ministri delle colonie, della guerra, della marina, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio, delle terre liberate dal nemico e per la giustizia e gli affari del culto;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 agosto 1920, n. 192.

Art. 1.

A far tempo dal giorno successivo a quello della pubblicazione del presente decreto è soppressa la Giunta esecutiva del Comitato interministeriale, preveduta dall'art. 4 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace.

Art. 2.

Tutte le attribuzioni, le mansioni, le facoltà spettanti, per il decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918 n. 1698, e per successive disposizioni di qualsiasi natura, alla Giunta esecutiva di cui al precedente articolo sono demandate ad un Comitato liquidatore che sarà costituito presso la ragioneria generale dello Stato.

La composizione di tale Comitato e i provvedimenti di qualunque genere relativi al suo funzionamento, nonchè qualsiasi altro riflettente i servizi della liquidazione e i loro organi, saranno stabiliti con decreti del ministro del tesoro. Gli uffici del Comitato assorbiranno anche quelli concernenti liquidazioni di guerra già istituiti presso la ragioneria generale dello Stato, nonchè qualunque altro ancora funzionasse, per lo stesso scopo, presso altri Dicasteri.

Art. 3.

Al Comitato liquidatore, di cui al precedente articolo, sono pure deferiti i poteri spettanti, per il decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, al Comitato interministeriale istituito con l'art. 1 del decreto predetto.

Il Comitato interministeriale stesso, però che sarà composto dai ministri del tesoro, delle colonie, della guerra, della marina, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio e delle terre liberate, continuerà ad esercitare la vigilanza sulle operazioni tutte relative agli oggetti contemplati nel citato decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698.

A tal uopo esso si riunirà, almeno una volta al mese, per avere notizie sulle operazioni compiute dal Comitato liquidatore, e per

pronunciarsi sugli eventuali reclami che fossero presentati relativamente all'azione del Comitato medesimo.

Art. 4.

Il Comitato interministeriale sarà presieduto dal ministro e il Comitato liquidatore dal sottosegretario di Stato per il tesoro.

Art. 5.

Per i ricorsi contro le decisioni del Comitato liquidatore rimane ferma la speciale competenza del Collegio arbitrale, a norma degli articoli 2, ultimo comma e 5 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, e del decreto Reale 22 agosto 1919, n. 2224.

Con decreto Reale, promosso dal ministro del tesoro, di concerto col ministro della giustizia e degli affari di culto, potranno essere stabilite le norme relative alla procedura ed al funzionamento del Collegio, in modificazione ed in aggiunta al decreto Luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 998, e in deroga al secondo comma dell'art. 5 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, per rendere più spedita la risoluzione delle controversie.

Art. 6.

Con decreti del ministro del tesoro saranno inscritti in bilancio i fondi occorrenti per il funzionamento del Comitato liquidatore e dei relativi uffici da istituirsi presso la ragioneria generale dello Stato, nonchè per l'esecuzione del presente decreto.

Art. 7.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma addì 7 agosto 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — MEDA — ROSSI — BONOMI — SECHI — PEANO — ALESSIO — RAINERI — FERA.

Visto, *il guardasigilli*: FERA.

DECRETO MINISTERIALE 19 *agosto* 1920, *che fissa agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci la lunghezza del tronco Prizzi- Palazzo Adriano della linea Bivio Filaga-Palazzo Adriano.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 43 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Vista la deliberazione presa dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'adunanza del 13 aprile 1912 relativa al computo delle distanze tassabili per i tronchi con dentiera delle ferrovie complementari Sicule;

Su proposta dell'Amministratore generale delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci, la lunghezza del tronco Prizzi-Palazzo Adriano della linea a scartamento ridotto Bivio Filaga-Palazzo Adriano è fissata in chilometri 18, di cui chilometri 13 da Prizzi a Sosio e 5 da Sosio a Palazzo Adriano.

Roma, li 19 agosto 1920.

Il Ministro: PEANO.

Ordine di servizio N. 90.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Prizzi-Palazzo Adriano della linea complementare a scartamento ridotto Lercara Bassa-Bivio Filaga-Palazzo Adriano.

Il giorno 1° settembre 1920 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Prizzi-Palazzo Adriano della linea Lercara Bassa-Bivio Filaga Palazzo Adriano, e sarà provvisoriamente esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, venendo compreso nella rete delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia).

1. — Descrizione del nuovo tronco.

Il tronco Prizzi-Palazzo Adriano si innesta nella stazione di Prizzi in prolungamento al tronco Bivio Filaga-Prizzi, già in esercizio, e termina alla stazione di Palazzo Adriano, stazione di testa della linea Lercara-Bassa-Bivio Filaga-Palazzo Adriano. E' a scartamento ridotto della larghezza di m. 0,95.

La sua lunghezza è di m. 9086,28 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Prizzi e Palazzo Adriano, la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 94,96 oltre l'asse di quest'ultima stazione, risulta quindi di m. 9181,24.

La lunghezza totale del tronco B. Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano è di m. 13842,95, a partire dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di B. Filaga, al quale asse si riferiscono le progressive indicate nel presente ordine di servizio.

Fra le stazioni di Prizzi e Palazzo Adriano è compresa la fermata Sosio.

I piazzali della fermata Sosio e della stazione di Palazzo Adriano sono in orizzontale.

Fra le progressive 4+852.03 e 9+011.79 la linea, oltre il binario ordinario, è armata con rotaia centrale dentata sistema Strub.

La massima pendenza nei tratti ad aderenza è del 25 per mille, mentre in quelli a dentiera è del 75 per mille.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono n. 47 opere d'arte, le più importanti delle quali sono: il viadotto a 5 luci di m. 10 sul fiume Sosio Km. 8+994.54, il viadotto a 7 luci di m. 10 al Km. 11+584.11 e il viadotto a 3 luci di m. 7 al Km. 12+066.04.

Vi sono due gallerie: quella di Dara frà il Km. 12+088.94 e il Km. 12+349.80, lunga m. 260.86; e quella di Aicella fra il Km. 13+354.04 e il Km. 13+438.79, lunga m. 84.75.

Nel tronco si hanno n. 4 case cantoniere doppie, ed una semplice. Vi sono n. 3 passaggi a livello, di cui n. 2 aperti, muniti di tabelle monitorie e di avviso, e n. 1 privato chiuso.

Circuito telefonico allacciato con tutte le stazioni e fermate della linea Lercara Bassa-B. Filaga-Prizzi.

2. — Descrizione delle stazioni.

Fermata Socio. — Fermata alla casa cantoniera doppia Km. 9+210.91, a sinistra, venendo da Prizzi.

Binario di scarto lungo m. 30.

Rifornitore di cemento armato della capacità di mc. 25. Palo indicatore. Binari di corsa due della lunghezza utile di m. 80.

In via temporanea nella fermata Sosio si avrà un binario solo.

Stazione di Palazzo Adriano. — Stazione con fabbricato viaggiatori al Km. 13+747.99, a destra, venendo da Prizzi.

Binari di corsa: due compresi fra le progressive Km. 13+690.32 e Km. 13+824.94 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi. della lunghezza utile di m. 205.

Binari: un binario per magazzino ed un binario per carico diretto.

Binari merci: uno allacciato alla linea di corsa della lunghezza utile di m. 149.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco e con fronte di carico lunga m. 14, e magazzino merci con fronte di carico lunga m. 8.

Stadera a ponte della portata di tonn. 22.

Sagoma di carico - Palo indicatore.

Rifornitore in cemento armato della capacità di mc. 50.

Rimessa per due locomotive con fosso a fuoco con annesso magazzino e dormitorio.

Dormitorio per personale viaggiante.

3. — DIPENDENZA.

All'esercizio del tronco provvede, sotto la dipendenza del Capo Compartimento di Palermo, l'Ingegnere-Capo di esercizio delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia) con le norme stabilite dall'Ordine di servizio n. 175-1911, e dall'Ordine generale n. 3-1915.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio sanitario compartimentale di Palermo.

Per le forniture di magazzino il tronco apparterrà al gruppo 20° (Ferrovie secondarie - Gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento di cui all'Ordine di servizio n. 392-1914.

4. — ESERCIZIO.

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le line secondarie a scartamento ridotto di cui agli ordini d servizio n. 323-1915 e n. 19-1916.

5. — SERVIZI AI QUALI SONO ABILITATE LE STAZIONI.

La stazione di Palazzo Adriano sarà abilitata a tutti i servizi.

La fermata di Socio sarà abilitata al servizio viaggiatori bagagli e cani per le corrispondenze indicate nell'allegato *C.* al presente Ordine di servizio, con limitazione pei bagagli alle spedizioni costituite di colli non eccedenti 50 Kg. ciascuno e verrà esercitata da un guardiano (capo-formata) con le norme in uso per le case cantoniere, di cui agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », diramate con l'Ordine di servizio n. 160-1909.

I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Lercara Bassa, saranno effettuati in base alle norme di cui l'allegato *C.* all'Ordine di servizio n. 249-1912, all'O. S. 189-1913 ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe compresi gli aumenti,

di cui al Decreto reale n. 410, 8 aprile 1920, inserito nel bollettino ufficiale n. 17 del 22 detto e l'addizionale di L. 0,05, di cui al punto 209 Bollettino commerciale n. 19-1920.

6. — Distanze chilometriche - Pubblicazioni.

Le distanze chilometriche tassabili fra le stazioni della linea Lercara Bassa - Bivio Filaga - Palazzo Adriano si rilevano dalla tabella polimetrica di cui all'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Nell'allegato *A*. al presente Ordine di servizio sono inoltre riportate le aggiunte che devono essere introdotte nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 914) nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » nel fascicolo « Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo » (edizione 1° maggio 1915) e nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo (edizione 17 febbraio 1916).

La stazione di Palazzo Adriano sarà fornita dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni degli stampati ecc. occorrenti; i biglietti saranno forniti dall'Ufficio controllo viaggiatori e bagagli.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Lercara Bassa sono quelle indicate qui appresso, e formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus vigente sulle ferrovie ex Sicule col ribasso del 25 per cento.

Da Lercara Bassa	a	Lercara Alta	1ª classe	0.75	2ª classe	0.35
Id.	id.	S. Luca	id.	1.50	id.	0.70
Id.	id.	Depupo Castronovo	id.	1.65	id.	0.75
Id.	id.	Bivio Filaga	id.	2.65	id.	1.20
Id.	id.	Prizzi	id.	3.10	id.	1.40
Id.	id.	Sosio	id.	4.25	id.	1.95
Id.	id.	Palazzo Adriano	id.	4.70	id.	2.15

Queste quote sono soggette alla percentuale di aumento competente alla classe del biglietto stabilita dal Decreto reale n. 410 dell'8 aprile 1920, nonchè al diritto speciale in conformità al punto 205, comma 4, dal bollettino commerciale n. 27-1919.

I documenti di trasporto da presentarsi per le spedizioni in servizio locale del tronco, da e per oltre Lercara Bassa sono quelli in uso nella rete principale.

7. — Contabilità delle stazioni.

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli Ordini di servizio n. 160-1909 e n. 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913, con la circolare n. 66-1913 e con l'Ordine di servizio n. 26-1920.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno versati con unica distinta mod. R. 99 insieme a quelli della rete principale.

La stazione di Palazzo Adriano dovrà compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di Lercara Bassa sulla linea a scartamento normale separati riassunti delle spedizioni a G. V. ed a P. V., e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze dalla linea a scartamento normale oltre Lercara Bassa.

La stazione di Palazzo Adriano effettuerà il versamento alla Cassa compartimentale di Palermo ogni due giorni e verrà iscritta nell'elenco annesso all'Ordine di servizio n. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera *B*.

La casa cantoniera di Sosio invierà giornalmente i propri incassi alla stazione di Prizzi.

8. — Orari e composizione dei treni.

Sulla linea Lercara Bassa-Bivio Filaga-Palazzo Adriano saranno attivate giornalmente due coppie di treni viaggiatori in modo da avere alla stazione di Lercara Bassa le coincidenze coi treni più utili della rete principale.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

9. — Carte di libera circolazione.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Lercara Bassa-Bivio Filaga-Prizzi, dovranno per l'anno in corso ritenersi valevoli anche per il tratto Prizzi-Palazzo Adriano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

per l'*Amministratore generale*
C. Crova.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N.* 90-1920.

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914).

— a pag. 32 modificare la nota (e) a piè della pagina stessa come appresso:

(*e*) stazione di transito con le linee complementari a scartamento ridotto Lercara bassa - Bivona - Cianciana - Bivio Greci e Lercara bassa - Bivio Filaga - Palazzo Adriano »;

— nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico cambiare il nome di « Prizzi » in « Palazzo Adriano »;

— a pag. 103 modificare la nota (2) a piè della tabella « (125) Porto Empedocle-Palermo » come appresso:

« (2) Punto di diramazione per le linee complementari a scartamento ridotto Lercara bassa-Bivona-Cianciana-Bivio Greci e Lercara bassa-Bivio Filaga-Palazzo Adriano »;

— a pag. 104 modificare il nome di « Lercara » resultante nell'intestazione della tabella (136) in « Lercara bassa » e sostituire la tabella « (139) Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano » con quella di cui all'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— a pag. 3 dell'elenco delle linee complementari sicule a scartamento ridotto sostituire la denominazione della linea « Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano » con la seguente « Lercara bassa-Bivio Filaga-Palazzo Adriano »;

— a pag. 14 fra i nomi di Palazzetto e Palazzo del Pero inserire il nome di « Palazzo Adriano » con l'indicazione della pag. 28;

— a pag. 17 fra i nomi di Soriano nel Cimino e Spada inserire il nome di Sosio con l'indicazione della pag. 28;

— a pag. 28 nella testata del prospetto delle linee complementari sicule sostituire la denominazione « Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano » con la denominazione « Lercara bassa-Bivio Filaga-Palazzo Adriano »;

fra i nomi di Naro e Partanna inserire:

| Palazzo Adriano | Lercara Bassa–Bivio Filaga-Palazzo Adriano

| — — | — | 52 | — | — | | | | G | A P | V. B. | — | — | F | — | — | 1 | 22 | S |

— a pag. 29 fra i nomi di Siculiana e Valguarnera inserire:

| Sosio (casa cantoniera) | Lercara bassa-Bivio Filaga-Palazzo Adriano |

| — | — | — | 47 | — | — | | | | — | — | — | — | — | — | — — | — | — | — | — |

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 16 luglio 1920):

fra i nomi di Palagiano Mottola e Palazzolo sull'Oglio inserire:

/ Palazzo Adriano / FSS / unico /

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* 90-1920.

e fra i nomi di Sori e Sottocastello Tai inserire:

/ Sosio ..... LB / FSS / unico /

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 g. v. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pag. 46 fra i nomi di Paceco e Palermo Centrale inserire:

// Palazzo Adriano / 3 / 3 / 2 /

Nel fascicolo « distanze chilometriche ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo Marittimo (Molo Trapezoidale) e dalle stazioni sicule ai punti di scambio di Palermo Centrale e Palermo Porto da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) a pag. 70 fra i nomi di Paceco e Palermo inserire:

Palazzo Adriano (1)	—	78 52 *	85 52 *

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N.* 90-1920.

(139) LERCARA BASSA-BIVIO FILAGA-PALAZZO ADRIANO.

Lercara Bassa							
8	Lercara Alta						
16	8	S. Luca					
18	10	2	Depupo Castronovo				
29	21	14	12	**Bivio Filaga**			
34	26	19	17	5	Prizzi		
47	39	32	30	18	13	Sosio	
52	44	37	35	23	18	5	**Palazzo Adriano**

Allegato **C** *all'ordine di servizio N.* 90–1920.

Prezzo dei biglietti di corsa semplice in distribuzione alla casa cantoniera di Sosio.

Casa cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce i biglietti	Specie dei biglietti	Prezzi (1) compresa la tassa di bollo		Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti.
				Prima classe	Terza classe	
Sosio	Bivio - Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano.	Palazzo Adriano	Corsa semplice	1.75	1.05	Prizzi
		Prizzi		4.20	1.75	
		Bivio Filaga		5.35	2.05	
		Depupo C.		8.10	3.05	
		S. Luca		8.60	3.25	
		Lercara A.		10.30	4.35	
		Lercara B.		12.10	4.95	

(1) I prezzi su indicati comprendono gli aumenti di cui al punto 86 del Bollettino commerciale 18–1920, nonchè il diritto speciale, punto 205 del Bollettino commerciale 27–1919, e la tassa addizionale di bollo di centesimi 5.

Ordine di servizio N. 91.

Servizio cumulativo con la ferrovia Brescia-Iseo. Facoltà di servizio della stazione di Borgo S. Giovanni.

Il servizio merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria nella stazione di Borgo S. Giovanni della linea Brescia-Iseo, esercitata dalla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, è attualmente limitato:

a) per la grande velocità, alle spedizioni composte di colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno;

b) per la piccola velocità accelerata, alle spedizioni destinate agli stabilimenti raccordati ed alle Ditte private autorizzate a servirsi della stazione di Borgo S. Giovanni;

c) per la piccola velocità ordinaria, alle spedizioni in collettame destinate solo agli stabilimenti raccordati e a quelle a carro completo destinate agli stabilimenti raccordati ed alle Ditte private autorizzate a servirsi della stazione di Borgo S. Giovanni.

Pertanto, a pag. 81 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) nella colonna 6, alla lettera *G* di contro al nome della stazione di Borgo S. Giovanni dovrà essere esposto il richiamo (1); nella colonna 7, alla lettera *A* il richiamo (2) e nella colonna (8) alla lettera *P* il richiamo (1) dovrà essere sostituito col richiamo (3).

Il richiamo (2) posto accanto alla lettera *P*, nella colonna (8), di contro al nome della stazione di *Castegnato* va modificato in (4) ed analogamente è da farsi alla rispettiva nota (2).

La nota (1) nel prospetto a pagina 81 dello stesso prontuario deve essere annullata e sostituita con la seguente:

(1) Limitatamente ai trasporti di colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno.

Di seguito devono essere riportate le note:-

(2) Limitatamente ai trasporti destinati alle Ditte indicate nella seguente nota (3).

(3) Limitatamente ai trasporti in collettame ed a carro com-

pleto destinati alle Ditte raccordate: Società Elettrica ed Elettrochimica del Caffaro, Società materie coloranti Bonelli, Società Franchi-Gregorini, Società Officine Riunite Italiane, Società Nazionale dei Radiatori, Officine del genio militare compressione gaz idrogeno e Genio militare fortificazioni.

E' pure abilitata ai trasporti a carro completo destinati alle Ditte: Brichetti Giacomo, Brichetti Giovanni· Bonacina Baldassarre, Bichetti G. Maria, Bontempi e Novaglia, Berther Beato. Coppellotti Francesco, Dall'Era Giovanni, De Stefano Paolo, De Medici Lorenzo, Eredi Papa. Fratelli Federici, Forti Venocchio, Giacoletti e C., Guadalupi Giovanni, Mombelloni Lodovico. Moratti Giovanni, Pasolini Giovanni, Sala Giovanni, Saporiti Gaetano, Stagnani rag. Aldo, Società acque gazzose Brixia, Società anonima cooperativa acque gazzose Valsorio Arturo Venturini e C., Losio e Rossi, Francesco Toma.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale dell'esercizio
C. CROVA.

Circolare N. 44.

Trasporti in conto corrente del Commissariato generale per gli approvvigionamenti e consumi.

(Vedi ordine di servizio n. 81-1918).

Col 1° settembre 1920 i trasporti in conto corrente del Commissariato generale per gli approvvigionamenti e consumi avranno luogo *esclusivamente* fra le Commissioni di requisizione, i Magazzini statali, i Centri sbarchi e gli Uffici grano, dipendenti dal Commissariato stesso.

Eppertanto, mentre sugli speciali documenti di trasporto dovrà figurare come *mittente* e come *destinatario* uno degli Uffici suddetti, si avverte che qualsiasi altra spedizione presentata da altri Enti pubblici o ditte private, od a questi diretta, anche se scortata con documento speciale stabilito con l'ordine di servizio numero 81-1918, sarà da escludersi dal conto corrente e le stazioni dovranno riscuotere in partenza od in arrivo le tasse di porto relative.

E' fatta soltanto eccezione per le spedizioni delle Ditte: CINCIARI di Civitavecchia, MEDAGLIA e ROMAGNOLI di Livorno e SOCIETÀ ANONIMA TRAFFICI PORTUALI di Napoli, le quali funzionando agli sbarchi per conto del Commissariato approvvigionamenti possono spedire in conto corrente esclusivamente, però, quando i trasporti sono diretti alle Commissioni, Uffici, Centri sbarchi e Magazzini statali suindicati.

Qualora le precitate Ditte dovessero spedire le merci a Consorzi od a privati, i trasporti saranno da considerarsi esclusi dal conto corrente e le tasse dovranno essere riscosse in partenza ed in arrivo.

Restano in vigore tutte le modalità stabilite dall'ordine di servizio n. 81-1918, in quanto non siano contrarie alle presenti disposizioni, delle quali si raccomanda la scrupolosa osservanza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 19 giugno 1920, n. 17547 del Ministero della guerra è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con la pubbliche Amministrazioni, la Ditta Milani Giovanni Battista e figli di Acquate sopra Lecco, già fornitrice del filo di ferro e corda spinosa all'Amministrazione militare.

per l'Amministratore generale
C. CROVA.

ANNO XIII - N. 36

2 SETTEMBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3259) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 29 *luglio* 1920, *n.* 1149 *che approva il regolamento per il funzionamento del Provveditorato al porto di Venezia istituito con decreto-legge*, 30 *agosto* 1919, *n.* 1712 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto-legge 30 agosto 1919, n. 1712 che costituisce il Provveditorato al porto di Venezia;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria e commercio di concerto con quelli del tesoro e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' approvato l'annesso regolamento firmato, d'ordine Nostro, dai ministri segretari di Stato dell'industria e commercio, dei lavori pubblici e del tesoro, per il funzionamento del Provveditorato al porto di Venezia istituito con Nostro decreto n. 1712 del 30 agosto 1919.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — ALESSIO — MEDA — PEANO.

Visto: *Il Guardasigilli* FERA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 agosto 1920, n. 203.

CAPO I.

COMPETENZA DEL PROVVEDITORATO E SUO FUNZIONAMENTO.

Art. 1.

Il provveditorato al porto di Venezia, costituito col decreto-legge n. 1712 del 30 agosto 1919, ha le seguenti funzioni:

1° cura le operazioni di carico e scarico, trasporto e deposito delle merci, nell'ambito portuale, provvedendo direttamente per la loro esecuzione o disciplinandone il servizio;

2° provvede per la manutenzione dei meccanismi e arredamenti portuali ed anche per la costruzione di nuove opere nei limiti e casi stabiliti dall'articolo 7;

3° ha la gestione delle aree, dei fabbricati, meccanismi ed arredamenti del porto, salvo le eccezioni di cui al seguente articolo.

Il provveditorato è inoltre investito delle attribuzioni già conferite, col R. decreto 6 luglio 1898, n. 164, alla Commissione permanente del porto di Venezia, la quale rimane soppressa.

Art. 2.

Sono esclusi dalla giurisdizione del Provveditorato le aree, impianti e locali pertinenti all'Amministrazione ferroviaria, cioè:

a) le aree attualmente utilizzate per deposito locomotive, per magazzino di olii e squadra di rialzo veicoli;

b) le aree materialmente occupate da binari fissi o da meccanismi per l'esercizio ferroviario (pese a bilico - piattaforme girevoli - apparati di manovra, segnalamento, ecc.);

c) le opere costruite per dar passaggio ai binari anche se servano pure per passaggio pedonale od altri usi;

d) gli altri locali attualmente utilizzati per l'esercizio ferroviario e quelli adibiti per abitazione degli agenti finchè non si manifesti indispensabile una loro diversa destinazione, nel qual caso, dovrà il provveditore sostituirli con altri, adatti a quegli usi.

Sono pure esclusi dalla giurisdizione del Provveditorato le aree e i fabbricati occorrenti ad altre Amministrazioni dello Stato per i servizi di loro competenza.

Art. 3.

Il Provveditorato assume la gestione dei Magazzini generali e subentra all'amministrazione ferroviaria nella convenzione e conseguenti rapporti con le Società dei Sylos nonchè in quelli con la Camera di commercio per l'esercizio del punto franco. Per la liquidazione delle gestioni precedenti l'en-

trata in vigore del presente regolamento provvederà però l'Amministrazione ferroviaria.

I raccordi ferroviari cogli stabilimenti della Società italo-americana del petrolio, del Cotonificio veneziano, del Frigorifero e della Società del gas continueranno ed essere esercitati dalle ferrovie dello Stato; gli eventuali cambiamenti e spostamenti negli impianti dovranno essere concordati tra l'Amministrazione ferroviaria e il Provveditorato.

Le richieste di terzi per nuovi accordi dovranno essere rivolte al Provveditorato che le esaminerà in concorso con l'Amministrazione ferroviaria, e concorderà con essa le conseguenti eventuali Convenzioni.

Art. 4.

Spettano all'Amministrazione ferroviaria la stipulazione del contratto di trasporto per le merci in partenza e le operazioni di svincolo per le merci in arrivo per ferrovia. Spetta al provveditore la ripartizione del materiale rotabile e la manipolazione delle merci. Le due Amministrazioni prenderanno accordi perchè le riscossioni dal pubblico siano fatte con un unico documento, provvedendo poi con contabilità interna alla ripartizione degli introiti e delle spese secondo la rispettiva competenza.

L'Amministrazione ferroviaria eseguirà, con l'aplicazione dei compensi che le spettano in base all'allegato 3 delle vigenti tariffe e condizioni di trasporti, le manovre con locomotive secondo le indicazioni di massima del Provveditorato il quale provvederà per i piccoli spostamenti di carri con gli arganelli.

Art. 5.

Per le forniture e i lavori occorrenti per il normale esercizio del porto e per la manutenzione degli arredamenti saranno osservate le norme attualmente vigenti nell'Amministrazione ferroviaria finchè esse non siano sostituite da apposito regolamento che il Provveditorato dovrà presentare, entro sei mesi dalla data di pubblicazione del regolamento presente, al Ministero dell'industria e commercio che lo approverà, previ accordi col Ministero dei lavori pubblici.

L'Amministrazione ferroviaria eseguirà, a semplice rimborso di spese, la fornitura al Provveditorato di quanto possa essere prelevato dai suoi magazzini nonchè i trasporti per conto del Provveditorato stesso il quale continuerà ad esercitare, a semplice rimborso di spesa, la gestione delle materie e del materiale per conto dell'Amministrazione ferroviaria che facessero scalo al porto di Venezia.

A semplice rimborso di spese, saranno pure scambiate tra le due Amministrazione le forniture di energia elettrica, acqua potabile, ecc., che una di esse dovesse ricevere anche nell'interesse dell'altra e analogamente si provvederà nei contratti di manutenzione di pese, orologi e simili.

Art. 6.

L'esercizio di servizio di traghetto dei carri ferroviari, di cui al regolamento 1° gennaio 1919 (inserito nel Bollettino commerciale delle ferrovie dello Stato in data 25 gennaio 1919) sarà ceduto dall'Amministrazione ferroviaria al Proveditorato mediante convenzione tra quelle due Amministrazioni subordinata all'approvazione dei Ministeri interessati.

Ogni altro rapporto fra il Provveditorato e l'Amministrazione ferroviaria, in quanto non sia regolato dai precedenti articoli, sarà disciplinato da speciali regolamenti che saranno concordati tra le ferrovie ed il Provveditorato e approvati dai rispettivi Consigli di amministrazione.

Le eventuali controversie saranno sottoposte all'esame dei Ministeri interessati che le decideranno di comune accordo.

Art. 7.

Con le norme di cui all'art. 5, il Provveditorato potrà eseguire nuovi impianti, qualora, per il pagamento della relativa spesa possa provvedere con gli utili netti del suo bilancio a mente dell'art. 22.

Le proposte di nuovi impianti, la cui spesa ecceda i limiti delle entrate normali del Provveditorato, e che esigano comunque un concorso dallo Stato, anche se a carico delle anticipazioni di cui all'art. 22 sono subordinate alla speciale autorizzazione del Ministero cui compete la relativa spesa, il quale provvederà secondo le norme vigenti per l'esame e l'approvazione dei relativi progetti e per l'esecuzione dei lavori.

Per incarico di altre Amministrazioni, dietro rimborso di spesa e previa autorizzazione del Ministero per l'industria e commercio, il Provveditorato potrà assumere lavori di costruzione o manutenzione di opere che, pur interessando l'esercizio portuale, non entrino nella sua normale competenza

In ogni caso i progetti dovranno essere sottoposti all'esame della Commissione centrale per gli arredamenti dei porti del Regno istituita presso il Ministero dei lavori pubblici, ogni qualvolta essi importino una spesa superiore a L. 20.000.

I lavori in corso o già appaltati per cura dell'Amministrazione ferroviaria o dei lavori pubblici che riguardino meccanismi, fabbricati od altre opere, comprese nella competenza del Provveditorato, saranno ultimate a cura delle Amministrazioni medesime che ne faranno consegna al Provveditorato appena saranno pronte per l'esercizio. Per le opere non ancora approvate ed in corso di studio, provvederà il Provveditorato al quale quelle Amministrazioni dovranno tresmettere i relativi incartamenti.

Art. 8.

Le norme e tariffe attualmente vigenti per le operazioni, di cui al n. 1 dell'art. 1, rimangono in vigore: il Provveditorato dovrà entro tre mesi dalla data di pubblicazione del presente regolamento, raccogliere e coor-

dinare dette norme e tariffe in un unico testo e trasmetterne copia al Ministero dell'industria e commercio e all'Amministrazione ferroviaria per i conseguenti provvedimenti dell'Amministrazione stessa.

Qualsiasi modificazione alle norme e tariffe predette, come pure ogni altra norma e tariffa che dovesse stabilirsi per diverse operazioni od altre aree od impianti, dovrà essere approvata dal Ministero dell'industria e commercio, dietro proposta del Consiglio di amministrazione, sentito il parere della Commissione consultiva.

Art. 9.

Per la concessione a privati di aree e arredamenti dovranno essere osservate le norme contenute nel regolamento 8 giugno 1919, n. 1353, per l'Ente autonomo del porto di Napoli.

I contratti di concessione potranno essere stipulati per conto del Provveditorato della capitaneria di porto.

Art. 10.

Il provveditore potrà richiedere alla R. Avvocatura di rappresentarlo e difenderlo in tutti i giudizi attivi e passivi avanti le autorità giudiziarie, collegi e giurisdizioni speciali: le relative competenze saranno liquidate a norma di legge.

Capo II.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Art. 11.

Il Consiglio di amministrazione è l'organo deliberativo del Provveditorato; esso decide in qualsiasi materia compresa nella competenza del Provveditorato stesso, salvo le attribuzioni riservate al provveditore ed il parere della Commissione consultiva nei casi previsti dall'art. 14.

Il Consiglio di Amministrazione si riunisce in via ordinaria ogni bimestre ed in via straordinaria ogni qualvolta sia convocato dal provveditore per sua inziativa o su richiesta motivata di almeno quattro consiglieri.

All'invito di convocazione dovrà essere allegato l'ordine del giorno.

In nessun caso potranno essere trattati argomenti non iscritti nell'ordine del giorno, salvo che il Consiglio al completo, con voto unanime, non disponga diversamente.

Le deliberazioni del Consiglio non sono valide se non siano prese con l'intervento di almeno sette dei suoi membri.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta di voti: in caso di parità è decisivo il voto del presidente.

Art. 12.

I membri del Consiglio, che sono tali per ragioni delle loro cariche, appartengono di diritto al Consiglio stesso finchè durino in tale cariche.

Il mandato dei rappresentanti del Ministero dell'industria e commercio e dei lavoratori del porto è personale e scade ogni biennio dalla data della prima adunanza del Consiglio di amministrazione.

Il provveditore dovrà provocare tale nomina due mesi prima della scadenza del biennio; la prima elezione dei lavoratori sarà fatta entro due mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto.

Il rappresentante del Ministero dell'industria e commercio dovrà essere scelto tra i funzionari della marina mercantile e la sua nomina sarà fatta con decreto Ministeriale.

Fino a che non sia diversamente provveduto, i rappresentanti dei lavoratori saranno eletti con le norme che saranno stabilite dal Consiglio di amministrazione; l'elenco dei lavoratori, che potranno essere ammessi alla votazione, sarà pubblicato dal provveditore entro 15 giorni dalla data della pubblicazione del presente regolamento. Sui reclami per mancata o indebita iscrizione deciderà il Consiglio di amministrazione contro il quale sarà ammesso appello al giudizio definitivo e irrevocabile del Ministero dell'industria e commercio.

Art. 13.

Il Consiglio di amministrazione potrà stabilire in favore dei suoi membri per le ordinarie mansioni un emolumento in misura non superiore a L. 2000 annue da corrispondersi in parte sotto forma di medaglia di presenza per seduta e in parte come indennità complessiva per ogni esercizio finanziario nella misura che verrà determinata dal Consiglio stesso.

Ai membri del Consiglio di amministrazione residenti fuori di Venezia saranno corrisposti a carico delle Amministrazioni, da cui sono delegati, le indennità di missione che loro spettano, oltre il rimborso delle spese di viaggio per quelli che le avessero sostenute.

CAPO III.

COMMISSIONE CONSULTIVA.

Art. 14.

La Commisione consultiva si riunisce dietro invito del provveditore quando il provveditore stesso, il Consiglio di amministrazione o il Ministero dell'industria e commercio trovino opportuno di sentirne il parere su qualsiasi questione compresa nella competenza del Provveditorato o su altri og-

getti contemplati dall'art. 13 del sovracitato regolamento 6 giugno 1898, n. 164.

Il suo parere è obbligatorio sulle norme e tariffe di cui all'art. 8.

La Commissione è presieduta dal provveditore o da un suo delegato.

E' in facoltà del provveditore di invitare ad intervenire alle riunioni, senza diritto a voto, persone estranee alla Commissione per essere intese su argomenti di loro speciale competenza.

La Commissione sarà radunata al completo o con una sola parte dei suoi membri secondo gli argomenti che deve trattare e colle norme che saranno stabilite del Consiglio di amministrazione.

I membri che fossero aggregati alla Commissione con decreto Ministeriale, a termini dell'ultimo capoverso dell'art. 6 del decreto Luogotenenziale 30 agosto 1919, n. 1712, dovranno essere consultati in tutti i casi previsti dal decreto stesso.

Art. 15.

I rappresentanti del commercio nella Commissione consultiva saranno nominati dal Consiglio della Camera di commercio che dovrà all'uopo consultare le Associazioni costituite dagli spedizionieri, negozianti, agenti marittimi ed armatori.

I rappresentanti dei lavoratori saranno eletti contemporaneamente a quelli del Consiglio di amministrazione con le norme indicate nell'art. 12.

Art. 16.

A favore dei membri della Commissione consultiva è stabilita una medaglia di presenza di L. 25.

Capo IV.

PROVVEDITORE.

Art. 17.

Il provveditore è il capo del Provveditorato e suo legale rappresentante. Egli:

a) convoca le adunanze del Consiglio di amministrazione e della Commissione consultiva;

b) dispone e vigila l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio e cura l'osservanza delle norme che regolano l'azienda;

c) ha l'alta direzione e sorveglianza su tutti i servizi del porto compresi nella competenza del Provveditorato per assicurarne il regolare andamento;

d) mantiene la disciplina tra i dipendenti;

e) stipula i contratti ed ha facoltà di delegare la stipulazione stessa

ad altro membro del Consiglio di amministrazione e ad un funzionario del Provveditorato, salvo quanto è stabilito nell'art. 9;

f) presiede alle gare o delega a presiedervi, in caso di assenza o di impedimento, altro membro del Consiglio o funzionario del Provveditorato;

g) può prendere sotto la sua responsabilità e, salvo sempre anche nei riguardi dei terzi la ratifica del Consiglio nella sua prima adunanza, le deliberazioni a questo spettanti, quando l'urgenza sia tale da non poterne attendere la convocazione.

Art. 18.

La indennità annua del provveditore (ivi compreso lo stipendio ed ogni altra compentenza spettantegli pel suo grado qualora sia funzionario dello Stato) è fissata in L. 20.000, in conformità al R. decreto 7 marzo 1920, n. 484, e sarà corrisposta mensilmente in dodicesimi posticipati.

Art. 19.

Il Consiglio di amministrazione può con sua deliberazione delegare uno dei suoi membri a sostituire il provveditore in caso di assenza o di impedimento.

Per gli atti interni del Provveditorato potrà essere delegato alla firma anche un funzionario dell'azienda portuale.

CAPO V.

GESTIONE FINANZIARIA.

Art. 20.

L'anno finanziario incomincia il 1º gennaio e termina il 31 dicembre.

Entro il 31 ottobre di ciascun anno il provveditore sottopone all'approvazione del Consiglio di amministrazione il bilancio preventivo per l'anno seguente ed il rendiconto consuntivo dell'esercizio precedente.

Dopo l'approvazione del Consiglio di amministrazione, ma non oltre il 31 marzo, il bilancio preventivo ed il rendiconto consuntivo dovranno essere trasmessi al Ministero dell'industria e commercio per gli effetti di cui all'art. 10 del decreto luogotenenziale 30 agosto 1919, n. 1712.

Art. 21.

I proventi, che devono concorrere per la formazione del bilancio, sono costituiti da tutti i redditi e crediti che il Provveditorato ha diritto di riscuotere in virtù di legge, di contratto e di qualsiasi altro titolo.

Tanto le entrate quanto le spese sono distine in capitoli secondo il di-

verso loro oggetto; è vietato il trasporto dall'uno all'altro capitolo senza la previa autorizzazione del Ministero dell'industria e commercio.

Il rendiconto consuntivo è fatto in confronto al bilancio di previsione e ne riproduce quindi le stesse classificazioni.

Insieme col bilancio e col rendiconto consuntivo dovranno essere comunicati al Ministero dell'industria e commercio una relazione sull'andamento della azienda ed i documenti atti a giustificare capitolo per capitolo gli stanziamenti del bilancio ed i risultati del rendiconto.

Art. 22.

Le anticipazioni di cui al terzo comma dell'art. 9 del decreto Luogotenenziale 30 agosto 1919, n. 1712 saranno effettuate trimestralmente dal Minisero dell'industria e commercio (Marina mercantile) in base alle reali necessità dell'azienda sino alla concorrenza di due milioni di lire per i primi due trimestri e di un milione per ciascuno degli altri due.

Le successive anticipazioni non potranno aver luogo se non sia preventivamente giustificata almeno per due terzi l'anticipazione precedente.

A carico delle anticipazioni stesse il Prevveditorato rimborserà all'Amministrazione ferroviaria le somme di cui risultasse debitore verso l'Amministrazione stessa per l'esercizio dell'azienda prima dell'entrata in vigore del presente regolamento.

Dette anticipazioni saranno rimborsate mediante versamento al tesoro degli avanzi netti annualmente risultanti dal rendiconto consuntivo, fino al limite dei quattro quinti degli avanzi netti annualmente risultanti dal rendiconto consuntivo, fino al limite dei quattro quinti degli avanzi stessi, dovendo l'altro quinto essere destinato alla costituzione di un fondo di riserva.

Appena le anticipazioni del tesoro saranno state interamente rimborsate ed il fondo di riserva avrà raggiunta la somma di un milione gli ulteriori utili netti saranno destinati al miglioramento delle opere e dei servizi del porto di Venezia secondo le norme che saranno stabilite dal Ministro dell'industria e commercio d'accordo con quello del tesoro.

Qualora invece dal rendiconto consuntivo o dal bilancio preventivo risultasse un *deficit*, il Ministero dell'industria e commercio, previo accordo con quello del tesoro, di sua iniziativa o dietro proposta del Consiglio di amministrazione, potrà ordinare i provvedimenti necessari per colmarlo, mediante economie, aumento di tariffe od imposizioni di tasse. Qualora ciò non fosse giudicato possibile od opportuno, rimborserà il Provveditorato la eventuale deficenza a carico del capitolo di cui all'ultimo comma dell'art. 9 del decreto Luogotenenziale 30 agosto 1919, n. 1712.

Art. 23.

Il servizio di cassa del provveditorato è fatto dalla Banca d'Italia, a cui favore saranno emessi i mandati.

Art. 24.

Ferme rimanendo le disposizioni contenute nei precedenti articoli, si osserveranno, per tutto quanto riguarda l'approvazione degli impegni, i pagamenti delle spese e in genere la gestione finanziaria del Provveditorato le norme contenute nel precitato regolamento approvato col decreto Luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 1353, per il funzionamento dell'Ente autonomo del porto di Napoli.

Capo VI.

UFFICI ED IMPIEGATI.

Art. 25.

Per il disimpegno delle sue attribuzioni il Provveditorato ha un ufficio di segretariato, un ufficio di ragioneria e quegli altri uffici che il Consiglio di amministrazione ritenesse indispensabili.

Le norme per l'ordinamento degli uffici e per le loro attribuzioni saranno stabilite con regolamento approvato del Consiglio di amministrazione.

Art. 26.

Per gli effetti dell'art. 12 del decreto Luogotenenziale 30 agosto 1919, il ruolo organico degli impiegati del Provveditorato si intende costituito dal personale addetto ai servizi spettanti al provveditorato stesso, nel giorno della pubblicazione del presente regolamento. Entro un mese dalla data di questa pubblicazione l'elenco del personale costituente detto ruolo sarà trasmesso al Ministero dell'industria e commercio. Nessuna nuova ammissione potrà aver luogo se non per eventuali surrogazioni o per l'entrata in vigore di un nuovo ruolo approvato dal Ministero dell'industria e commercio, di concerto con quello del tesoro.

Le norme relative alle nuove ammissioni, alle promozioni, alla disciplina e al licenziamento saranno stabilite con regolamento approvato dal Consiglio di amministrazione; la nomina e il licenziamento dei capi degli Uffici di segretariato e di ragioneria dovranno essere approvati del Ministero dell'industria e commercio.

Il ministro dell'industria e del commercio
ALESSIO.

Il ministro dei lavori pubblici
PEANO.

Il ministro del tesoro
MEDA.

Ordine di servizio N. 92.

Norme per il servizio delle carrozze-salone vedetta per turisti.

In alcuni treni percorrenti linee d'interesse turistico che nell'Orario Ufficiale delle Strade ferrate saranno controdistinti con apposita indicazione, verrà quanto prima istituito uno speciale servizio con carrozze-saloni-vedetta aventi la serie SPIz ed i numeri dal 403 al 410.

L'interno di tali carrozze è diviso in due compartimenti comunicanti tra loro, uno dei quali — il più piccolo — è destinato ai fumatori, e vi si accede da due vestiboli situati alle estremità dalla carrozza. Esistono pure due ritirate coi rispettivi lavabi.

Ogni carrozza è capace di 33 posti su poltrone mobili; i finestrini sono di grande dimensioni in modo da offrire un vasto campo di osservazione del paesaggio che il treno attraversa. Le carrozze sono poi munite d'illuminazione elettrica con apparecchio autonomo, del riscaldamento a vapore e del freno continuo tanto a vuoto che ad aria compressa.

Per il servizio delle suddette carrozze valgono le seguenti norme:

1. *Treni con carrozze salone-vedetta* SPIz *e ubicazione di queste nei treni stessi*. I treni nei quali devono fare servizio le carrozze salone-vedetta vengono stabiliti dal Servizio Movimento e Traffico.

Le dette carrozze devono viaggiare sempre in coda ai treni coi quali fanno servizio.

2. *Scorta delle carrozze*. Le carrozze di cui si tratta devono sempre — anche quando viaggiano fuori servizio — essere scortate da un agente del Servizio Materiale e Trazione, il quale agente durante il viaggio è alla dipendenza disciplinare del Conduttore Capo che ne segnerà il nome sul foglio di corsa insieme a quello degli altri agenti di scorta al treno.

L'agente di scorta ha l'obbligo d'indossare il vestiario uniforme

prescritto per gli agenti che scortano le altre carrozze saloni e deve tenere un contegno irreprensibile sotto ogni rapporto, sia di fronte ai viaggiatori, sia di fronte al personale del treno.

Ad ogni viaggio esso prende in custodia la carrozza, deve curarne in particolar modo la pulizia, provvedere alle operazioni di apertura e chiusura delle porte e dei cancelletti alle estremità della carrozza, non dimenticando di manovrare ogni volta le pedane destinate a coprire i vani esistenti nel pavimento dei vestiboli per l'addentrarsi della scaletta di salita; deve provvedere all'accensione e spegnimento della luce elettrica dando avviso al Conduttore Capo nel caso che questa venisse eventualmente a mancare, alla sostituzione delle lampadine esaurite ed in genere a tutte le altre operazioni di spettanza dei pulitori di scorta ai treni (Vedasi O. di S. 49-1910).

L'agente di scorta è infine incaricato di tenere la distinta dei posti prenotati e di distribuire gli speciali biglietti ai viaggiatori che non ne fossero già muniti versandone, alla fine del viaggio, l'importo alla stazione ed attenendosi in tutto ciò alle norme indicate al punto 4° del presente Ordine di servizio.

3. *Occupazione di posti nelle carrozze-salone vedetta.* Nella carrozza-salone vedetta, sono ammessi i viaggiatori con biglietto di 1ª classe a pagamento o gratuiti che presso la biglietteria della stazione dalla quale parte la carrozza siansi prenotati per un posto nella medesima, pagando all'atto della prenotazione un supplemento di prezzo stabilito in Lire DIECI per qualsiasi percorrenza sul tratto dove circola la carrozza vedetta. I ragazzi di età superiore ai tre anni pagano lo stesso supplemento degli adulti.

Possono altresì prendere posto nelle carrozze in parola i viaggiatori in partenza da stazioni intermedie ed in questo caso il detto supplemento di Lire DIECI viene riscosso dall'agente adibito alla scorta della carrozza.

4. *Rilascio e registrazione dei biglietti speciali di supplemento.* Per il supplemento fisso di Lire DIECI, sia le stazioni che mettono in composizione al treno la carrozza-salone vedetta, sia l'agente ad essa di scorta, rilasciano appositi biglietti che danno diritto all'occupazione dei posti.

Tali biglietti sono contenuti in fascicoli a madre e figlia ciascuno dei quali è distinto dalla serie e da un numero progressivo.

Ogni fascicolo comprende 100 biglietti.

Sul biglietto, oltre all'indicazione dei prezzi sono stampate, all'ingiro di tre lati, caselle numerate progressivamente da 1 a 31.

Se il biglietto viene rilasciato dalle stazioni, esse vi appongono *sul tergo* il bollo a compostore coll'indicazione della data e del numero del treno; se invece viene rilasciato dall'agente di scorta, detto agente perforerà colla pinza di cui è munito, la casella portante il numero corrispondente al giorno del viaggio.

Le stazioni dalle quali partono le carrozze vedetta consegneranno all'agente di scorta una distinta istituita per la registrazione dei biglietti emessi.

Tale distinta — chiamata foglio di accompagnamento — è suddivisa in varie caselle numerate fino a 33 quanti cioè sono i posti speciali.

Le rimanenti caselle non sono numerate.

Di fianco all'indicazione di ciascun numero deve scriversi la serie ed il numero del biglietto di supplemento che viene rilasciato e nella finca successiva deve essere apposta la firma dell'agente di stazione che lo ha rilasciato.

Prima della partenza del treno — e in ogni caso non più tardi di 30 minuti avanti la partenza stessa — l'agente di scorta dovrà essere in possesso del foglio di accompagnamento sul quale già sono prenotati i biglietti di supplemento venduti dalla stazione. Per gli altri viaggiatori, che dopo l'avvenuta consegna del foglio d'accompagnamento all'agente di scorta volessero occupare posti nella carrozza vedetta, il biglietto di supplemento viene rilasciato dal suddetto agente come nel caso di viaggiatori in partenza da stazioni intermedie.

A pari di quanto opera la stazione di origine della carrozza, l'agente di scorta deve registrare sulla distinta, di seguito alle registrazioni eseguite dalla stazione suddetta, la serie e il numero dei biglietti che via via rilascia, controfirmando la registrazione.

Nel caso che i 33 posti siano stati tutti occupati ma che durante il viaggio se ne rendano alcuni disponibili i quali vengano poi rioccupati da altri viaggiatori, l'agente di scorta registrerà i biglietti di supplemento rilasciati ai nuovi viaggiatori nelle caselle

in bianco sul foglio d'accompagnamento continuando la numerazione progressiva dalle caselle stesse.

Al termine del viaggio il ripetuto agente di scorta presentando all'ufficio biglietti della stazione di arrivo il fascicolo dei biglietti di supplemento verserà l'importo di quelli venduti, ritirandone ricevuta mediante il contrassegno in uso pei versamenti effettuati dai controllori e consegnerà il foglio d'accompagnamento completandolo con le indicazioni risultanti in fine di pagina.

5. *Contabilizzazione de biglietti di supplemento.* Per la contabilizzazione dei biglietti di supplemento emessi dalle stazioni di origine delle carrozze vedetta e dei versamenti effettuati dagli agenti di scorta le stazioni interessate riceveranno dirette istruzioni dall'Ufficio Controllo Viaggiatori e bagagli di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 8, 9, 26, 29, 34, 41, 42, 44 *e* 45.

L'Amministratore Generale
R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 93.

Ammissione delle ferrovie di Valle Brembana e di Valle Seriana al Controllo comune per i trasporti merci in servizio cumulativo.

(Vedi ordine di servizio n. 1-1920).

Dal 1° settembre 1920 la Società per la ferrovia elettrica di Valle Brembana e la Società Anonima per la ferrovia di Valle Seriana parteciperanno al Controllo comune per i trasporti merci in servizio cumulativo.

E pertanto, da tale data, le disposizioni contenute nell'Ordine di servizio n. 1-1920, circa il carteggio, la tassazione, la registrazione dei trasporti, debbono essere estese anche alle spedizioni in provenienza o in destinazione di stazioni delle nominate ferrovie.

A partire dalla data suddetta restano perciò soppresse le gestioni di transito nella stazione di Bergamo.

Distribuito agli agenti delle classi, 1- 2, 3, 4, 5 *e* 22.

L'Amministratore Generale
R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 94.

Cambiamento di nome della fermata di Terzo.

A datare dal 1° settembre 1920, la fermata di Terzo, della linea Cervignano-Belvedere-Grado, assume la nuova denominazione di « Terzo di Aquileia ».

Di conseguenza, nelle pubblicazioni di servizio in cui trovasi indicato il nome della fermata suddetta dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2- 3, 4, 5 e 22.

L'Amministratore Generale
R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 95.

Corsa di prova delle locomotive.

A chiarimento dell'O. S. 274-1910, si avverte che la disposizione relativa alla circolazione delle locomotive isolate, senza la scorta di un agente del movimento, è da applicarsi anche alle locomotive che eseguiscono la corsa di prova, nei casi in cui ven-

gono fatte circolare col solo bagagliaio di servizio e senza essere utilizzate per trasporto di veicoli.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 35, 36 *e* 37.

Il Direttore generale dell'Esercizio.
C. CROVA.

Circolare N. 45.

Tabella degli indirizzi telegrafici e telefonici.

(Vedi circolare n. 32-1917).

Si è provveduto alla ristampa della tabella degli indirizzi telegrafici e telefonici, aggiornandola « *nell'oggetto della partecipazione* » dell'indirizzo primo e con le modificazioni resesi necessarie in dipendenza dell'avvenuto riordino di alcuni Servizi ed Uffici.

La distribuzione della tabella stessa, che deve essere sovrapposta a quella ora in vigore, sarà fatta dalle Divisioni Movimento e Traffico, le quali emetteranno una richiesta complessiva pei Magazzini stampe.

Il Direttore generale dell'esercizio
C. CROVA.

SENTENZA

Danni alle persone - Atto illecito - Rapporto di connessione - Irresponsabilità dell'Amministrazione.

L'Amministrazione delle ferrovie, come ogni pubblica amministrazione, non può incontrare responsabilità pel fatto illecito di un suo funzionario od agente quando il fatto stesso sia arbitrario e non commesso con le funzioni affidategli.

(*Applicazione al caso in cui un ferrovierie, non meglio identificato provoca la caduta di un ragazzo da un muretto prospiciente la linea ferroviaria*).

CORTE DI APPELLO DI GENOVA. — Sentenza 29 maggio, 7 giugno 1920 (*Pres.* Natellis; *Est.* Caielli). — Gervino e Ferrovie Stato.

DIRITTO.

L'appellato Gervino a conforto dell'azione in risarcimento danni contro l'Amminstrazione delle Ferrovie dello Stato intrapresa, dedusse varii capitoli di prova testimoniale sostanzialmente preordinati ad accertare che nella sera del 5 dicembre 1917, trovandosi suo figlio Gio. Battista sopra il muricciolo che separa la via pubblica dal recinto ferroviario presso la stazione di Prà, aveva ricevuto da un ferroviere una così forte spinta da farlo ruzzolare nella sottostante via dall'altezza di circa due metri, riportandone una grave lesione al gomito destro che lo obbligò a più di sessanta giorni di degenza nell'ospedale e lasciandogli una imperfezione dello stesso braccio.

Il Tribunale col disporre la ammissione della prova stessa ritenne che l'Amministrazione ferroviaria non potesse declinare la responsabilità per l'atto ingiurioso, in ipotesi compiuto dal suo subalterno, coll'allegare che esso esorbitava dalle funzioni affida-

tegli. « Questo argomento soggiunge il Tribunale ha il vizio di provare troppo, perchè è evidente che la colpa non sarà mai parte dei doveri di un funzionario, basta però che essa tragga occasione dalle funzioni per generare la responsabilità indiretta di cui all'art. 1153 Codice civile ».

La erroneità di codesto concetto è manifesta.

Non si può infatti revocare in dubbio che l'atto illecito del funzionario, quando sia compiuto entro i limiti delle sue attribuzioni, e sia dannoso al privato cittadino, faccia sorgere la responsabilità della pubblica Amministrazione dalla quale il funzionario stesso ripete la veste di commesso o mandatario.

Ma è del pari certo ed è insegnamento costante di Dottrina e Giurisprudenza, che allorquando il commesso o il mandatario agisca oltre e fuori dei limiti del mandato conferitogli o della attribuzioni dal committente affidategli, in tale ipotesi il fatto illecito del mandatario o del commesso non potrà determinare, di fronte al terzo danneggiato, la responsabilità del mandatario o committente, potendo solo il fatto stesso originare, la responsabilità personale civile, ed eventualmente anche quella penale, del mandatario o commesso.

La stessa precisa dizione usata dal legislatore nel dettare l'art. 1153 capoverso 3° Codice civile fornisce la dimostrazione più convincente di tale assunto.

Stabilendo infatti codesto articolo che i committenti sono obbligati per i danni cagionati dai loro commessi nell'esercizio delle incombenze alle quali li hanno destinati, lascia agevolmente comprendere come la responsabilità del commtitente venga a sorgere solo quando il fatto illecito del commesso si mostri legato da nesso di vera causalità e non di semplice occasione colla commissione ricevuta perocchè allora il fatto predetto non può dirsi estraneo al committente.

Quale concetto viene ad essere ribadito argomentando dal disposto dell'art. 1752 Codice civile, secondo il quale mentre il mandante è tenuto ad eseguire le obbligazioni contratte dal mandatario secondo le facoltà conferitegli, non è però obbligato per quello che il mandatario abbia fatto oltre le facoltà predette.

Quindi è che la pubblica Amministrazione non può incontrare responsabilità di sorta alcuna per il fatto illecito compiuto da un

suo funzionario od agente quando il fatto stesso sia arbitrario e non sia connesso con le funzioni affidategli.

Alla stregua delle svolte considerazioni appare evidente come i primi giudici non potessero correttamente ed in via così assoluta affermare la responsabilità dell'Amministrazione appellante fondandola esclusivamente sul riflesso che autore del lamentato male fatto era un ferrovierie, perocchè come si è avvertito la sola occasione dell'esercizio di determinate attribuzioni non può valere ad originare la responsabilità di chi delle attribuzioni stesse ha commesso ad altri l'esercizio.

Senonchè nel concreto un altro riflesso sconsigliava non solo l'ammessione della proposta prova, ma pur anco quello dell'accoglimento, allo stato degli atti, della domanda del Gervino.

Perocchè non solo non venne identificato il ferroviere autore del fatto illecito, ma non venne neanche accèrtato, come non lo è tuttora, quali fossero le attribuzioni al ferroviere stesso demandate, ciò che si mostrava indispensabile per stabilire se il danno cagionato dal commesso sia in diretta dipendenza e sia connesso all'esercizio delle incombenze affidategli.

E' ben vero che il Gervino sostiene che in coteste incombenze deve intendersi compresa quella di tenere sgombri i piazzali delle ferrovie e le linee ferroviarie, ma è pur vero che l'Amministrazione appellante oppone a tuttociò un reciso rifiuto per modo che si imponeva l'indagine diretta ad accertare quale delle due asserzioni si mostrasse corrispondente a verità.

Che se poi si riflette che dall'attestazione giurata prodotta dal Gervino e dalla sentenza penale pronunciata contro l'ignoto ferroviere, autore del malefatto, e dalla appellante dimessa in causa, risulterebbe come cotesto ferroviere appartenesse al personale viaggiante di scorta alla tradotta militare si avrebbe già acquisita la presunzione che il fatto illecito compiuto dal detto agente ferroviario non rientri nello esercizio delle attribuzioni affidategli. E cotesta presunzione deve essere distrutta da adeguata prova non potendo in caso diverso, l'istanza del Gervino, allo stato d'atti, trovare accoglimento.

La denunciata sentenza deve quindi essere riformata nel senso delle svolte considerazioni e le spese dei due giudizi dovranno essere poste a carico del Gervino.

Per tali motivi la Corte:

Reietta ogni contraria, eccezione o deduzione, accoglie l'appello proposto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato contro la sentenza del Tribunale di Genova 23 luglio 1919 ed in sua piena riforma:

Assolve allo stato degli atti l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dalle domande contro di essa proposte da Gervino Francesco colla citazione 29 marzo 1919.

ANNO XIII – N. 37 9 SETTEMBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3351) 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata:*

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Errata-corrige

Nell'Ordine di servizio n. 79 « *Risarcimento danni per guasti alle carrozze* » pubblicato nel *Bollettino ufficiale* n. 29-1920 tanto nel titolo come nel testo si deve fare riferimento all'Ordine di servizio 197-1909 e non 197-1919 come per errore è stato detto.

REGIO DECRETO-LEGGE 25 *agosto* 1920, *n.* 1184, *relativo alla sistemazione del personale dell'ex Ministero dei trasporti* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto-legge 21 marzo 1920, n. 304;
Viste le proposte della Commissione istituita col R. decreto-legge 1° aprile 1920;
Visto il R. decreto-legge 2 maggio 1920, n. 597;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e ministro dell'interno; di concerto con i ministri dei lavori pubblici, dell'industria e commercio e con quello del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Entro un anno dalla pubblicazione del presente decreto, l'esercizio della navigazione di Stato sarà restituito all'amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato. Il servizio delle linee di navigazione sovvenzionate e lo stralcio dei servizi già dipendenti dalla soppressa Direzione generale del traffico marittimo passeranno alla Direzione generale della marina mercantile.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 agosto 1920, n 206.

Art. 2.

La Direzione per l'esercizio della navigazione di Stato sarà costituita in relazione al quantitativo che per ciascun grado o qualifica sarà fissato per R. decreto su proposta del ministro dell'industria e commercio, di concerto con quelli dei lavori pubblici e del tesoro dal personale che vi era addetto all'atto del passaggio al soppresso Ministero dei trasporti avvenuto in forza del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1587, e da quello rimanente che era iscritto nel soppresso ruolo del Ministero stesso istituito con l'articolo 1 del R. decreto 4 gennaio 1920, n. 27, e che vi sarà assegnato da apposita Commissione nominata dal ministro dell'industria e commercio, di concerto con quello dei lavori pubblici. Nell'assegnazione sarà data la precedenza a coloro che conseguirono promozioni nel detto ruolo soppresso.

Il personale assegnato alla Direzione dell'esercizio di navigazione di Stato, entro 15 giorni dalla pubblicazione del decreto di cui al 1° comma del presente articolo, potrà optare per il trattamento stabilito dai seguenti articoli 3, 4 e 5.

Fino a che l'esercizio della navigazione di Stato non sarà restituito all'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato, il personale addetto all'esercizio stesso continuerà a prestare servizio presso il Ministero dell'industria e commercio, giusta l'articolo 2 del R. decreto-legge 21 marzo 1920, n. 304, col trattamento e con le norme di cui al comma 1° dell'art. 3 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1587.

Rientrando nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato il personale della Direzione dell'esercizio navigazione di Stato formerà un ruolo separato ai sensi ed agli effetti dell'art. 1 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393. Per detto ruolo si applicheranno le norme del regolamento ferroviario vigenti per i ruoli del personale amministrativo, ausiliario, subalterno, tecnico ed operaio, a seconda della qualifica degli agenti interessati.

Gli agenti inscritti nel suddetto ruolo non potranno in nessun caso essere trasferiti ad altro ruolo ferroviario, salvo che dichiarino di accettare nel ruolo stesso la posizione che avrebbero se fossero sempre rimasti nel ruolo di provenienza; in questo caso

potranno conseguire quegli avanzamenti di carriera ottenuti a solo titolo di anzianità e merito dai colleghi rimasti nei ruoli ferroviari e non potranno in alcun modo avvantaggiarsi dei benefizi di carriera a qualsiasi titolo conseguiti durante la permanenza nel ruolo della Direzione dell'esercizio navigazione.

Art. 3.

Il personale già addetto al Ministero per i trasporti marittimo e ferroviari ed inscritto nel ruolo soppresso che non sia assegnato alla Direzione generale dell'esercizio di navigazione, sarà restituito ai ruoli ferroviari di provenienza col grado, con lo stipendio e nel posto che i singoli agenti avrebbero avuto se non ne fossero usciti. Esso dovrà riprendere effettivo servizio presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato entro due mesi dall'avvenuta assegnazione a norma dell'art. 2 del presente decreto e sarà scrutinato agli effetti delle promozioni in corso presso l'Amministrazione stessa con decorrenza 1° gennaio 1920.

Art. 4.

Coloro che, in seguito alla iscrizione nel detto ruolo soppresso, avevano ottenuto promozioni che non avrebbero conseguito se fossero rimasti nei ruoli di provenienza, entro 15 giorni dalla data di pubblicazione del R. decreto di cui al 1° comma dell'art. 2 dichiarino per iscritto di non volere accettare il ritorno nel ruolo di provenienza alle condizioni di cui all'articolo precedente, sono collocati in disponibilità per la durata e col trattamento stabiliti dall'art. 160 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato approvato col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, numero 1393.

Art. 5.

Gli impiegati non provenienti da ruoli ferroviari che con decreti già registrati alla Corte dei conti erano stati assunti nel ruolo della Direzione generale dell'elettrificazione, soppressa con

l'art. 6 del R. decreto-legge 21 marzo 1920, n. 304, ritorneranno all'Amministrazione da cui provenivano, prendendo nei rispettivi ruoli il grado ed il posto in graduatoria che avevano. Conserveranno però, come assegno *ad personam*, la differenza fra lo stipendio cui hanno diritto pel loro grado e quello che era stato espressamente loro assegnato col decreto di nomina nel ruolo della elettrificazione, senza che, a questo effetto, possa tenersi conto di qualsiasi aumento e di altri emolumenti, di cui gli impiegati sopra menzionati avrebbero goduto se si fosse potuta mantenere ferma loro detta nomina. La somma dell'assegno *ad personam* e dello stipendio non potrà in nessun caso superare lo stipendio massimo del grado cui l'impiegato è assegnato nel ruolo di provenienza.

Questo assegno rimarrà assorbito da ogni aumento di stipendio che, per qualunque causa, sarà dovuto dopo l'entrata in vigore del presente decreto.

Art. 6.

I maggiori stipendi che eventualmente siano stati corrisposti al personale di cui all'art. 3 in dipendenza delle conseguite promozioni saranno ricuperati.

Art. 7.

E' abrogato il R. decreto 19 febbraio 1920, n. 154.

Art. 8.

Il personale avventizio riconosciuto meritevole di assunzione in pianta stabile dalla Commissione costituita in base ai RR. decreti 1° e 19 febbraio 1920, nn. 94 e 154, sarà sistemato nei ruoli organici approvati dall'art. 2 del decreto Luogotenenziale 23 aprile 1919, n. 669 per la Direzione generale della marina mercantile secondo le norme stabilite negli articoli seguenti.

Salvo il disposto dell'art. 19 il personale avventizio non rico-

nosciuto meritevole di assunzione in pianta stabile, che non sia stato licenziato, cesserà di prestare servizio allo scadere del termine per cui trovasi assunto, e, in ogni caso, non oltre due mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Art. 9.

I posti di ruolo vacanti nella carriera di ragioneria saranno conferiti agli avventizi provvisti del relativo titolo di studio, giudicati idonei in base all'art. 1 del R. decreto 1° febbraio 1920, n. 94.

a) avventizi ritenuti idonei ai posti di segretario nella carriera amministrativa in base al R. decreto 19 febbraio 1920, numero 154;

b) avventizi ritenuti idonei ai posti di ragioniere in base alla medesima disposizione.

Art. 10.

Gli altri avventizi saranno collocati col grado di applicato nel ruolo di terza categoria e la parte che non trova posto in esso in un ruolo speciale di scrivani nell'ordine seguente, serbando per ciascuna delle categorie sotto elencate la graduatoria stabilita dalla Commissione menzionata nell'art. 8.

c) avventizi provvisti dell'occorrente titolo di studio ritenuti idonei per la carriera d'ordine in base alla prima parte dell'art. 1 del R. decreto 1° febbraio 1920, n. 94;

d) avventizi ritenuti idonei per la stessa carriera in base all'ultima parte di detto articolo;

e) avventizi ritenuti idonei per la carriera d'ordine in base all'art. 3 del R. decreto 19 febbraio 1920, n. 154;

f) avventizi ritenuti idonei al posto di aiutante (grado 10) nel ruolo organico del personale della Direzione generale per la elettrificazione delle ferrovie, soppressa col R. decreto-legge 21 marzo 1920, n. 304.

Art. 11.

Coperti i posti vacanti nell'attuale pianta organica della carriera d'ordine, del rimanente personale avventizio sarà costituito presso la medesima Direzione generale della marina mercantile

un ruolo provvisorio di scrivani, con lo stesso trattamento di cui attualmente godono, in base al Regio decreto 10 giugno 1920, n. 1919, le dattilografe costituite in apposito ruolo presso il Ministero delle colonie con Regio decreto 22 gennaio 1914, n. 19;

I detti scrivani saranno successivamente assorbiti nel ruolo di terza categoria col grado di applicato vi via che in esso si renderanno vacanti i posti.

Art. 12.

Il personale subalterno avventizio tuttora in servizio già addetto al Ministero dei trasporti che sia ritenuto meritevole di sistemazione a giudizio insindacabile del Sottosegretariato della marina mercantile sarà, entro due mesi dalla entrata in vigore del presente decreto, assunto ai posti vacanti di usciere di 2ª classe o di inserviente nel ruolo della Direzione generale della marina mercantile, e, occorrendo, in soprannumero nel medesimo ruolo.

Art. 13.

Il ministro dell'industria e commercio, in conseguenza dell'attuazione delle norme contenute negli articoli 8, 9, 10 e 11 del presente decreto, è autorizzato a bandire il concorso per i posti attualmente vacanti nella carriera amministrativa del ruolo istituito col decreto Luogotenenziale 23 aprile 1919, n. 669.

Art. 14.

Con decreto del ministro del tesoro, di concerto con quello per l'industria e commercio, saranno stanziati nel bilancio del Ministero dell'industria e commercio, i fondi occorrenti per l'attuazione delle disposizioni di cui agli articoli 11 e 12.

Art. 15.

Il presente decreto, che entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*, sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 25 agosto 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — ALESSIO — PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 1° *settembre* 1920, *n.* 1219, *che istituisce nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato il posto di direttore generale, sopprimendo i gradi e le qualifiche di amministratore generale e di direttore generale dell'esercizio, di cui gli articoli* 1 *e* 7 *del R. decreto-legge* 2 *febbraio* 1920, *n.* 130 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i ministri segretari di Stato per il tesoro e per l'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono soppressi i gradi e le qualifiche di amministratore generale e di direttore generale dell'esercizio delle ferrovie dello

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 settembre 1920, n. 213.

Stato, di cui agli articoli 1 e 7 del decreto-legge 2 febbraio 1920, n. 130.

A capo dell'Amministrazione ferroviaria è preposto un direttore generale da nominarsi ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, al quale spettano tutte le attribuzioni affidate al medesimo dalla predetta legge e dalle successive disposizioni.

In caso di assenza o di impedimento del direttore generale, ne fa le veci il funzionario che sarà designato con decreto del ministro dei lavori pubblici.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Anna di Valdieri, 1° settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA — ALESSIO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

ROMA, *9 Settembre 1920*

Telegramma-circolare.

Ai Signori Capi Servizio;
Ispettori Superiori;
Capi di Compartimento;
Capi delle Delegazioni FF. SS.

Lascio la direzione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, col più vivo rammarico di dividermi da questa che fu per me una nuova famiglia con cui ebbi comuni ansie e fatiche nel più grave periodo della vita del nostro paese.

Ai funzionari ed agenti tutti, mando un commosso ringraziamento ed un cordiale saluto, augurando al mio valoroso successore quello che fu mio conforto ed orgoglio: l'affetto del personale, la sua leale cooperazione e la sua fede concorde nei destini di questa grande Amministrazione.

R. DE CORNÈ.

ROMA, *9 Settembre 1920.*

Telegramma-circolare.

Al personale della rete.

Nell'atto di assumere l'ufficio di Direttore generale mando il mio saluto a tutto il personale, col quale ho tanto vissuto in feconda collaborazione di pensiero e di azione.

La mia fiducia di assolvere il grave compito assunto deriva dalla certezza che funzionari ed agenti mi coadiuveranno nello sforzo, che è necessario compiere con saldezza di propositi e con ferma disciplina per ridare al più vitale dei pubblici servizi la sua piena, continua, regolare efficienza.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Ordine di servizio N. 96.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Grottacalda-Piazza Armerina della linea secondaria a scartamento ridotto Assoro-Piazza Armerina.

Il giorno 7 settembre 1920 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Grottacalda-Piazza Armerina della linea Assoro-Piazza Armerina, e sarà provvisoriamente esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, venendo compreso nella rete delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia):

I. — DESCRIZIONE DEL TRONCO.

Il tronco Grottacalda-Piazza Armerina comincia nella stazione di Grottacalda in prolungamento al tronco Assoro-Grottacalda già in esercizio, e termina alla stazione di Piazza Armerina.

E' a scartamento ridotto della larghezza di m. 0,95.

La sua lunghezza è di m. 14347 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Grottacalda e di Piazza Armerina, la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 356,40 oltre l'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Piazza Armerina, risulta quindi di metri 14703,40.

La lunghezza totale della linea Assoro-Piazza Armerina è di m. 35918 a partire dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Assoro, al quale asse si riferiscono le progressive indicate nel presente ordine di servizio.

Fra le stazioni di Grottacalda e di Piazza Armerina sono comprese le fermate di Ronza e di Bellia.

La pendenza massima del tronco è del 25 %.

I piazzali delle stazioni di Grottacalda e di Piazza Armerina e delle fermate di Ronza e di Bellia sono in orizzontale.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono tre gallerie, quella di Grottacalda fra il km. 23+773

e il km. 24+280 lunga m. 507; quella di Fanna fra il chilometro 25+768 e il km. 25+904 lunga m. 136 e quella di Pietrelunghe fra il km. 26+687 e il km. 26+791 lunga m. 104.

Nel tronco si hanno n. 10 case cantoniere doppie e una garetta.

Vi sono n. 11 passaggi a livello di cui n. 7 aperti, muniti di tabelle monitorie e di avviso, e n. 4 chiusi con sbarre e prenziati.

Circuito telefonico allacciato con tutte le stazioni e fermate del tronco Assoro-Grottacalda.

II. — Descrizione delle stazioni.

Fermata Ronza. Fermata alla casa cantoniera doppia chilometro 27+719 a sinistra.

Un binario di corsa. Un binario merci in servizio del piano caricatore, allacciato in un senso del binario di corsa, della lunghezza utile di m. 50 con asta di manovra lunga m. 50. Piano caricatore scoperto con fronte di carico m. 14. Sagoma di carico.

Fermata Bellia. Fermata alla casa cantoniera doppia chilometro 33+340 a destra.

Due binari di corsa della lunghezza utile di m. 310.

Un binario merci in servizio di due piani caricatori e del magazzino merci e della lunghezza utile complessiva di m. 120, allacciato in due sensi al primo binario di corsa.

Piano caricatore scoperto con fronte di carico di m. 10, e magazzino merci con fronte di carico di m. 12.

Altro piano caricatore scoperto lungo m. 70.

Una sagoma di carico.

Stazione di Piazza Armerina. Stazione con F. V. al chilometro 35+561,57 destra.

Per ora gli impianti si limitano ai seguenti:

Due binari di corsa della lunghezza utile di m. 230, con un'asta di manovra di m. 135.

Un binario merci allacciato in un senso al primo binario di corsa, in servizio del piano caricatore e del magazzino merci e della lunghezza utile di m. 162.

Un binario di accesso alla rimessa locomotive, ed uno di scarto per deposito carri.

Piano caricatore scoperto con fronte di carico di m. 21 e magazzino merci con fronte di carico lunga m. 12.

Una stadera a ponte di tonn. 22.

Un rifornitore in cemento armato della capacità di mc. 50, con due colonne idrauliche.

Una sagoma di carico.

Rimessa per quattro locomotive, con annessò magazzino, dormitorio e lavabo.

Tettoia officina per rialzo veicoli.

Dirmitorio per personale viaggiante.

Palo indicatore verso Grottacalda a m. 200 dalla punta dello scambio.

III. — Dipendenza.

All'esercizio del tronco provvede, sotto lo dipendenza del Capo Compartimento di Palermo, l'ingegnere Capo di esercizio delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia) con le norme stabilite dall'Ordine di servizio n. 175-1911, e dell'Ordine generale n. 3-1915.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo.

Le stazioni del nuovo tronco saranno incluse nelle seguenti circoscrizioni dei magazzini di approvvigionamento:

Magazzino di Messina: fornitura dei materiali di ordinario consumo, ed uso comune, materiali di esercizio ed oggetti d'inventario;

Magazzino di Palermo C.le: fornitura dei materiali e pezzi di ricambio per locomotive, stampati, cancelleria, oggetti d'inventario ecc.;

Magazzino di Palermo Lolli: fornitura dei materiali di ricambio per veicoli, riparazione degli oggetti d'inventario.

IV. — Esercizio.

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni, per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui agli Ordini di servizio n. 323-1915 e n. 19-1916.

V. — Servizi ai quali sono abilitate le stazioni.

La fermata di Bellia e la stazione di Piazza Armerina saranno abilitate a tutti i servizi.

La fermata di Ronza sarà abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani per le corrispondenze indicate nell'allegato *C* al presente O. S. con limitazione pei bagagli alle spedizioni costituite di colli non eccedenti 50 chilogrammi ciascuno e verrà esercitata da un guardiano (Capo fermata) con le norme in uso per le case cantoniere di cui agli art. 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », diramate con l'Ordine di servizio n. 160-1909.

I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Assoro, saranno effettuati in base alle norme di cui l'allegato *C* all'Ordine di servizio n. 249-1912, all'Ordine di servizio n. 189-1913 ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe compresi gli aumenti di cui al Decreto Reale n. 410, 8 aprile 1920 inserito nel *Bollettino Ufficiale* n. 17 del 22 detto e l'addizionale di L. 0,05 di cui al punto 209 del Bollettino Commerciale n. 19-1920.

VI. — Distanze chilometriche — Pubblicazioni.

Le distanze chilometriche tassabili fra le stazioni della linea Assoro-Piazza Armerina si rilevano dalla tabella polimetrica di cui all'allegato *B* al presente Ordine di servizio. Nell'allegato *A* al presente O. S. sono inoltre riportate le aggiunte che devono essere introdotte: nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » nel fascicolo « Elenco delle stazioni, ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo » (edizione 1° maggio 1915 e nel « fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo » (edizione 17 febbraio 1916).

La stazione di Piazza Armerina e la fermata di Bellia saran-

no fornite dall'Ufficio contabilità Prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze; il predetto ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni degli stampati ecc. occorrenti;

i biglietti saranno forniti dall'Ufficio Controllo viaggiatori e bagagli.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Assoro sono quelle indicate qui appresso e formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus vigente nelle ferrovie ex Sicule col ribasso del 25 %.

Da Assoro a Piazza Armerina	1ª classe	L. 4.05	3ª classe	L. 1.85
» » Bellia	1ª classe	» 3.90	3ª classe	» 1.80
» » Ronza	1ª classe	» 3.35	3ª classe	» 1.50
» » Grottacalda	1ª classe	» 2.85	3ª classe	» 1.30
» » Floristella	1ª classe	» 2.65	3ª classe	» 1.20
» » Valguarnera	1ª classe	» 2.10	3ª classe	» 0.95
» » Mulinello	1ª classe	» 0.75	3ª classe	» 0.35
» » Cavalcatore (della linea Assoro Leonforte)	1ª classe	» 1.05	3ª classe	» 0.45

Queste quote non comprendono l'aumento del 160 % e 100 % e il diritto speciale di cui il D. R. n. 410 dell'8 aprile 1920. I documenti di trasporto da presentarsi per le spedizioni in servizio locale del tronco e da e per oltre Assoro sono quelle in uso nella Rete principale.

VII. — Contabilità delle stazioni.

Valgono le norme in vigore sulla Rete principale emanate con gli ordini di servizio n. 160-1909 e n. 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913, con la circolare n. 66-1913 e con l'ordine di servizio numero 26-1920.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno versati con unica distinta mod. R. 99 insieme a quelli della Rete principale. Le stazioni di Piazza Armerina e di Bellia dovranno compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di Assoro sulla linea a scartamento normale separati riassunti delle spedizioni a G. V. ed a P. V. e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze dalla linea

a scartamento normale oltre Assoro. La fermata di Bellia effettuerà il versamento nella Cassa compartimentale ogni 5 giorni, la stazione di Piazza Armerina ogni 2 giorni e verranno iscritte nell'elenco annesso all'ordine di servizio n. 184-1913 con l'indicazione della periodicità rispettivamente di cui alle lettere *E* e *B*.

La casa cantoniera di Ronza invierà giornalmente i propri incassi alla stazione di Grottacalda.

VIII. — Orari e composizione dei treni.

Sul tronco Assoro Valguarnera resteranno in vigore gli attuali treni, sul tronco Grottacalda-Piazza Armerina sarà provvisoriamente attivata una coppia di treni viaggiatori in modo da avere alla stazione di Assoro le coincidenze dei treni più utili della rete principale. I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª soltanto. I veicoli viggiatori sono muniti di freno completo a vuoto e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

IX. — Carte di libera circolazione.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Assoro-Grottacalda dovranno per l'anno in corso ritenersi valevoli anche per il tratto Grottacalda-Piazza Armerina.

Disposizioni transitorie.

Fino a nuovo avviso la stazione di Piazza Armerina e la fermata di Bellia saranno abilitate al solo servizio viaggiatori, bagagli e cani rimanendo sospese le abilitazioni al servizio delle merci e dei valori per conto del pubblico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N.* 96-1920.

Nel prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914).

— nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico cambiare il nome di « Grottacalda » in « Piazza Armerina »;

— a pag. 104 sostituire la tabella « (137) Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina » con quella di cui all'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915).

— a pag. 8 fra i nomi di Bellagio e Bellusco inserire il nome di « Bellia » con l'indicazione della pag. 28;

— a pag. 14 fra i nomi di Piastra e Piazzano inserire il nome di « Piazza Armerina » con l'indicazione della pag. 28.

— a pag. 15 fra i nomi di Roncaglia Monferrato e Roscetto Rosaro inserire il nome di « Ronza » con l'indicazione della pag. 28;

— a pag. 28 prima del nome di Bivio Filaga aggiungere:

//Bellia//Assoro-Piazza Armerina:

//43/—/—/—/—/—/—/ / / //G/A/P/V.B/—//—/F/—/—/—/—/S//

fra i nomi di Partanna e Porto Empedocle Cannelle inserire:

//Piazza Armerina//Assoro-Piazza Armerina:

//45/—/—/—/—/—/—/ / / //G/A/P/V.B//—//—/F/—/—/1/22/S//

— a pag. 29 fra i nomi di Ribera e S. Luca inserire:

Ronza (casa cantoniera)/Assoro-Piazza Armerina:

//37/—/—/—/—/—/—/ / / //—/—/—/—/—/—//—/F/—/—/—/—/S//

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 16 luglio 1920) fra i nomi di Bellaria e Bellinzago inserire:

//Bellia/FSS/unico//.

fra i nomi di Pianzano e Picerno inserire:

//PIAZZA ARMERINA//FSS/unico//

fra i nomi di Ronta e Rosà inserire:

//RONZA* LB/FSS/unico//.

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915).

— a pag. 44 fra i nomi di Barcellona e Bicocca inserire:

//Bellia/3/3/3//

— a pag. 46 fra i nomi di Petrosino e Piraino S. Angelo inserire:

//Piazza Armerina/3/3/3//.

segue: *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* 96–1920.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo Marittimo (Molo trapezoidale) e dalle stazioni sicule ai punti di scambio di Palermo Centrale e Palermo Porto da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916).

— a pag. 66 fra i nomi di Barcellona e Bicocca inserire:

Bellia (1) / Roccapalumba Alia	174 43 *	181 43 *

— a pag. 70 fra i nomi di Petrosino e Piraino S. Angelo inserire:

Piazza Armerina (1) / Roccapalumba Alia	174 45 *	181 45 *

Allegato **B** *all'ordine di servizio N.* 96–1920.

ASSORO-VALGUARNERA-PIAZZA ARMERINA

(Linea complementare a scartamento ridotto)

ASSORO							
8	*Mulinello*						
23	16	Valguarnera					
29	22	6	Floristella				
31	23	8	2	Grottacalda			
37	30	14	9	7	*Ronza*		
43	35	20	14	13	6	Bellia	
48	38	22	16	15	8	3	PIAZZA ARMERINA

Allegato **C** *all'ordine di Servizio N.* 96-1920.

Prezzo dei biglietti di corsa semplice in distribuzione
alla casa cantoniera di Ronza.

Casa cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distrubuisce i biglietti.	Specie dei biglietti	Prezzi dei biglietti 1ª cl.	Prezzi dei biglietti 3ª cl.	Stazione incaricata alle scritturazioni e versamenti.
Ronza	Assoro - Piazza Armerina	Piazza Armerina	Corsa semplice	2,45	1,20	Grottacalda
		Bellia		2,10	1,10	
		Grottacalda		2,10	1,10	
		Floristella		2,75	1,30	
		Valguarnera		4,40	1,70	
		Mulinello		8,05	3,00	
	Assoro - Leonforte	Assoro		9,75	3,50	
		Cavalcatore		12,45	4,90	

NB. — Nei prezzi sopra indicati sono compresi gli aumenti del 160 e del 100 %, nonchè il diritto speciale di cui il R.° Decreto N.° 410-1920.

Ordine di servizio N. 97.

Servizio cumulativo fra ferrovie secondarie.

(Vedi Ordine di servizio n. 6 e 77-1920.

In seguito all'adesione al Controllo comune della Società esercente le ferrovie di Valle Brembana e Valle Seriana, a datare dal 1° settembre 1920 le dette ferrovie partecipano al servizio cumulativo per i trasporti di merci a grande velocità, piccola velocità, accelerata e piccola velocità ordinaria, di veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri con le Amministrazioni indicate negli ordini di servizo n. 6 e 77 - 1920, *ferme restando le limitazioni e restrizioni attualmente vigenti.*

Opportune aggiunte devono essere introdotte alle pagine 34, 35, 36 e 37 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915).

Distribuito agli agenti della classe 1, 2, 3, 5, 7, 9 *e* 22.

Circolare N. 46.

Accertamenti dei caratteri di falsità dei biglietti della Banca d'Italia da lire mille.

Allo scopo di evitare la circolazione dei biglietti della Banca d'Italia da L. 1000, di recente contraffazione e per tutelare nel contempo sia l'Erario che le responsabilità degli agenti preposti al maneggio di denaro si indicano qui appresso per opportuna norma delle Casse Compartimentali, delle Stazioni della rete e degli altri Uffici interessati, i caratteri che distinguono i biglietti falsi da L. 1000, secondo le comunicazioni avute dalla stessa Banca d'Italia.

Tali biglietti sono stampati in tipografia con materiali otte-

nuti in fotomeccanica. La cornice del fondo, racchiudente la vignetta del recto, presenta lievi mancanze di tratteggio, nel cordoncino a spirale che l'orna, lungo il lato verticale a sinistra.

I puttini che sorreggono la cartella delle comminatorie penali posta a sinistra nella grande fascia costituente la vignetta, hanno difetti di modellatura. Nel contrassegno governativo, abbastanza ben imitato, il lineato che forma la testina d'Italia è più largo, l'ondulazione della massa dei capelli è diversamente trattata, ed il perlè che fa parte della cornice del medaglione è meno spiccante.

Nella vignetta tergo, al disotto dell'ovale che racchiude la filigrana a sinistra, e della figura rappresentante l'agricoltura, a destra *le figurine femminili semi-sdraiate, racchiuse nelle piccole cartelle che ornano il lato inferiore della vignetta sono imperfettamente tratteggiate e prive delle parti chiare.* Queste due imperfezioni sono quelle che più facilmente servono a distinguere la falsità.

Le indicazioni della serie e dei numeri sono impresse con caratteri e cifre che si approssimano a quelli autentici.

La carta è d'impasto differente, in essa sono state rappresentate la figura d'Italia e la cifra 1000 in vera filigrana. L'effigie d'Italia ha però un profilo differente, avendo il labbro superiore più piccolo e quello inferiore sporgente, in modo che sembra faccia il broncio.

I biglietti falsi portano nel lato verticale a sinistra, le date dei decreti Ministeriali 25-3-1912 e 6-12-1897.

Queste due date peraltro, non costituiscono una prova di falsità, poichè corrispondono a quelle portate da N. 180.000 biglietti emessi dalla Banca d'Italia.

Circolare N. 47.

Certificato di cessione delle valute estere per determinate merci in esportazione.

Nonostante i richiami più volte fatti, continuano a verificarsi ai transiti di confine soste di trasporti destinati all'estero, perchè non scortati dal certificato comprovante l'avvenuta cessione, alle Banche o Ditte bancarie autorizzate al commercio dei cambi, delle valute estere che ne rappresentano il prezzo di vendita e dei crediti relativi.

Tale inconveniente, che è causa di immobilizzazioni di materiale, di ingombri e di ritardi ed avarie nei trasporti, deve assolutamente cessare; e pertanto si fa nuovo invito a tutto il personale interessato di osservare rigorosamente le prescrizioni vigenti in materia, che qui di seguito si riassumono, avvertendo che le merci per la cui esportazione è obbligatoria la cessione delle valute estere, risultano dall'elenco allegato.

Il certificato comprovante l'avvenuta cessione delle valute estere, deve essere presentato alla Dogana che compie l'operazione d'uscita.

Per conseguenza, le stazioni di partenza dei trasporti non devono esigere detto certificato dai mittenti che abbiano già fatto eseguire l'operazione di uscita prima della consegna della merce alla ferrovia. In tal caso però, la stazione di partenza deve esigere dallo speditore la presentazione della relativa bolletta di uscita.

Quando invece a tale operazione debba essere provveduto presso una Dogana interna situata lungo l'itinerario del trasporto, oppure al confine, in allora la stazione di partenza non dovrà assolutamente accettare la spedizione senza la presentazione del certificato in parola.

Per i trasporti a carro completo, le Banche autorizzate al commercio dei cambi possono rilasciare agli interessati, per ogni carro di merce da spedire all'estero, un certificato (a matrice e figlia) in *bianco nei dati relativi al peso ed al valore della merce da esportarsi.*

Spetta al mittente di esporre queste due ultime indicazioni a carico ultimato.

La stazione di partenza *dovrà controllare l'esatta rispondenza del numero del carro e del peso della merce caricata.*

Il certificato di cui trattasi dovrà accompagnare il trasporto cui si riferisce fino alla dogana incaricata di eseguire l'operazione di uscita, la quale tratterrà la matrice e restituirà la figlia alla Banca che ha rilasciato il certificato per gli incombenti di sua spettanza (punti 119 e 131 dei Bollettini Commerciali n. 14 e 16-1918 e punto 5 della Circolare n. 53-1918).

Le Dogane sono dispensate dal richiedere i certificati comprovanti la cessione della valuta estera, quando i trasporti sono gravati di assegno *il cui ammontare non sia inferiore al valore della merce*. In tal caso le stazioni non dovranno esigere dagli speditori la presentazione dei detti certificati.

Qualora però sorga il dubbio che l'importo dell'assegno *sia inferiore al valore della merce*, le stazioni inviteranno i mittenti a dar visione della relativa fattura (punto 73 del Bollettino Commerciale n. 6-1920).

Rivolgesi speciale raccomandazione ai Capi stazione ed ai Capi gestione di interessarsi personalmente e curare che il dipendente personale abbia esatta conoscenza delle prescrizioni sopra ricordate e che le applichi regolarmente, avvertendo che saranno tenuti corresponsabili delle trascuranze che dovessero ancora verificarsi al riguardo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Allegato alla Circolare n 47-1920.

Elenco delle merci per la cui esportazione è obbligatoria la cessione, alle banche autorizzate al commercio dei cambi, delle valute estere che ne rappresentano il prezzo di vendita e dei crediti relativi.

A

Abiti di lana — Acido borico — Acido citrico — Acido solforico — Acido tannico (estratti concianti) — Agrumi — Alluminio e suoi lavori — Automobili.

B

Bastimenti — Berretti — Botti nuove o vecchie — Bottoni di corozo — Bronzo greggio o semilavorato — Buste di carta.

C

Calzature di pelle — Canapa e stoppa greggia — Candele — Capelli greggi — Cappelli di feltro e berretti — Cappelli di paglia e di truciolo — Carniccio — Carni salate insaccate — Carta bianca — Carta da spagnolette — Carta di paglia — Carta foggiata in buste — Carta colorita — Cascami di lana e di cotone — Cementi — Cinghie di pelle — Citrato di calcio — Clorati di potassio e di sodio — Colla forte — Conserve di pomidoro, di ortaggi e di frutta — Conterie — Corallo lavorato non montato — Cordoni elettrici — Cornici — Crino greggio ed arricciato.

D

Doghe.

E

Estratti concianti (acido tannico) — Estratti di carne e simili.

F

Feltri di lana per cappelli — Fiammiferi — Fieno (1) — Filati d'ogni sorta — Fili elettrici — Fiori freschi — Formaggio — Frutta fresca e secca.

(1) Pel fieno diretto nella Svizzera in conto dell'accordo stipulato fra i due Governi (cioè su presentazione di un nulla osta della Dogana di confine o senza nulla osta se indirizzati al Commissariato di guerra Svizzero od all'Ufficio cantonale di foraggi a Bellinzona), il certificato complessivo trovasi presso la Dogana di Chiasso.

segue *Allegato alla Circolare n.* 47-1920.

G

Generi per tinta e per concia — Glicerina — Gomma elastica e suoi lavori — Grafite — Guanti di pelle.

L

Lastre di vetro — Lavori di carta e di cartoni — Lavori di legno — Lavori da pellicciaio — Lavori di lamiere di ferro — Lavori di ferro (tutti) — Lavori di vetro — Legni, erbe, ecc. medicinali — Linoleum — Liquirizia (radiche e sughi) — Liquori — Liste di legno per cornici — Colla.

M

Macchine — Magnesia calcinata o caustica — Maglierie ed altri oggetti cuciti di lana — Manna — Manufatti di canapa (1) — Manufatti di cotone (1) — Manufatti di lana (1) — Manufatti di seta (1) Marmi greggi e lavorati — Medicamenti composti (tutti) — Mercerie — Mercurio — Minerali metallici— Minerali non metallici, pietre e terre (esclusi l'amianto, il caolino, le pietre litografiche, i gessi ed i fosfati minerali) — Mobili.

N

Nichelio e sue leghe greggi.

O

Oggetti da collezione — Olii essenziali — Olio di oliva — Olio di ricino — Ottone greggio e semilavorato — Ortaggi (comprese le patate).

P

Paglia (2) — Panelli oleosi — Patate — Pelli — Pellicole cinematografiche — Pesce in salamoia — Pesci conservati — Pietre, terre e minerali non metallici (esclusi l'amianto, le pietre litografiche, il caolino, i gessi ed i fo-

---

(1) Filati e tessuti.
(2) Per l'esportazione della paglia in Francia e Svizzera il certificato deve essere rilasciato esclusivamente dalla Banca d'Italia.

segue *Allegato alla Circolare n. 47-1920.*

sfati minerali) — Pietra pomice — Pietre preziose — Piombo e sue leghe — Piriti di ferro ed altri minerali metallici — Piume da letto — Piume da ornamento — Platino — Pollame — Pula — Prodotti tartarici — Prodotti vegetali non nominati — Prodotti chimici (tutti) — Prodotti zuccherati.

R

Radiche di liquirizia — Radiche per spazzole — Rame greggio o semilavorato — Refe da calzolai.

S

Sapone — Scorze di agrumi — Seme di bachi di produzione della campagna bacologica 1920 (1) — Semi non oleosi (tutti) — Semi di senapa — Semi di trifoglio e di erba medica — Seta greggia — Solfato di rame — Solfuro di carbonio — Steli e scope di saggina — Strumenti musicali — Strumenti scientifici — Sughi di liquirizia — Suini.

T

Talco — Tartaro e prodotti tartarici — Terraglie — Terre, pietre e minerali non metallici (esclusi l'amianto, le pietre litografiche, il caolino, i gessi ed i fosfati minerali) — Tessuti e manufatti di ogni sorta — Treccie di paglia e di truciolo — tubi di ferro.

U

Uova di pollame — Utensili e lavori di legno.

V

Vasellame di ferro smaltato — Vini e Vermouth.

Z

Zolfo.

---

(1) Purchè risulti venduto in valuta estera pregiata.

Circolare N. 48.

Trasporti in conto corrente del Commissariato generale per gli approvvigionamenti e consumi.

Le disposizioni contenute nella circolare n. 44, inserita nel *Bollettino Ufficiale* n. 35 del 26 agosto 1920, con le quali si apportavano, a partire dal 1° settembre, limitazioni nei trasporti in conto corrente del Commissariato generale per gli approvvigionamenti e consumi, sono da considerarsi temporaneamente sospese.

In conseguenza, per detti trasporti restano, fino a nuovo avviso, integralmente in vigore le condizioni e norme dell'ordine di servizio n. 81/1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Il Direttore generale
C. Crova.

(VERDE).

Ordine di servizio N. 5v.

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1920-21.

(Vedi ordine di servizio n. 8v 1919).

In relazione alla convenzione stipulata il 10 giugno 1915 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-convitto municipale dei figli di agenti delle ferrovie dello Stato, ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1920-21 si concederanno dei sussidi di istruzione allo scopo di facilitare la istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidi si riportano annesse al presente ordine di servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i propri figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

La retta a carico dell'Agente è stata portata da L. 26.50 a L. 42 mensili (art. 9), essendosi dovuta aumentare da L. 77.50 a 120 la retta che l'Amministrazione corrisponde al collegio, restando inoltre a carico dell'agente, padre del convittore, la spesa per gli oggetti di cancelleria, per il sapone d'uso personale, per il lucido da scarpe e affini.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1920-1921.

Art. 1.

I sussidi d'istruzione, di cui al presente ordine di servizio, sono istituiti per mantenere agli studi presso il Collegio-convitto comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di

servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A*:

Capi stazione — Capi deposito — Capi gestione — Assistenti tecnici — Disegnatori — Sotto Capi — Applicati — Aiutanti Applicati — Capi fermata — Commessi — Macchinisti — Capi verificatori — Sorveglianti della linea — Verificatori — Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da macchinista) — Conduttori capi — Conduttori principali.

Per le località che fossero provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità ai residentivi di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidi d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidi d'istruzione è assolutamente facoltativa di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studi col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè unico scopo dell'istruzione è di porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata, escluso quindi ogni intendimento di allevare dei giovani destinati a diventare impiegati ferroviari o di dare al riguardo alcun affidamento morale alle famiglie.

Art. 3.

Il numero dei sussidi conferibili per l'anno scolastico 1920-1921 sarà determinato dal Consiglio d'amministrazione.

Il sussidio non potrà essere conferito contemporaneamente a più di due figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale*, e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente ne trasmetta, per via gerarchica, regolare domanda alla Direzione compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasiale o tecnico) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) estratto di nascita del giovane, in carta da bollo legalizzato dal presidente del tribunale;

b) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

c) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

d) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medesimo:

1° si obblighi di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè le successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall'uso;

2° autorizzi l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'articolo 9;

3° certifichi di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente ordine di servizio, che disciplina l'ammissione del beneficio di cui trattasi, tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obblighi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera *c*) in carta libera dovrà essere vidimato dal sindaco del comune in cui risiede il ricorrente ed autenticato dal prefetto, a sensi dell'art. 13, comma 3° del regolamento per gli esami nelle scuole medie ed elemntari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, n. 598.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d)* dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al riparto ove ha sede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1919-1920 basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d)* ed *e)* ed eventualmente dall'attestato di rivaccinazione di cui al punto *c)* se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dei prescritti documenti indicando quale di esse debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 20 settembre 1920.

Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà alla Direzione generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire nella scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali, ad esempio, i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiedente deve provvedere; le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente, le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età:

a) non meno d 6 anni e non più di 8, per la prima classe del corso elementare;

b) non più di 12, per la prima classe del corso ginnasiale e tecnico;

(con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso).

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il Collegio-convitto Comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, e le scuole elementari comunali, e il Regio ginnasio o la scuola tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regolamenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati e quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando le famiglie, da preavvisarsi all'uopo, vi siano consenzienti.

I giovani provenienti dalle scuole regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al Collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 120 delle quali L. 42 sono a carico dell'agente, padre dell'alunno, e L. 78 stanno a carico dell'Amministrazione

e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato allo agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 120 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria, la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 42 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'Istituto *in quattro rate trimestrali anticipate*, di cui la I al 1° ottobre; la II al 1° gennaio; la III al 1° aprile e la IV al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente*.

Ne segue che tali trattenute mensili di L. 42 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno decorribili* dalle competenze di ottobre, e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione, di guisa che, ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 42 l'una.

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 120 si intende dovuto al Collegio per l'intero periodo di 12 mesi decorribili dalla data dell'apertura dell'anno scolastico (1° ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio: e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale, nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di L. 42 a carico dell'agente.

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico, pel quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio o venisse a morire, ovvero l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o la di lui destituzione o la di lui morte o per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 120 si intende solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata è già stata pagata, e le ritenute mensili verranno quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale che vada a carico dell'agente.

Parimenti, nel caso in cui la famiglia ritirasse presso di sè definitivamente l'alunno si intenderà dovuto il pagamento della retta mensile di L. 120 (e si faranno le corrispondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dell'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 maggio). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente, e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente) oltre che il pagamento della rata riferentisi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, pàdre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a norma dei regolamenti scolastici in vigore per le scuole secondarie classiche e tecniche governative. Quanto alla istruzione elementare, intesa come gratuita, resta a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n. 407.

Devono pure rimanere a carico dell'agente le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di L. 50 da rinnovarsi quando ce ne sarà bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno, onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente con le famiglie, giacchè la Amministrazione ferroviaria, per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio di istruzione pari a lire 78 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Convitto le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura dei capi di corredo (biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) — per assistenza medica e per speciale regime dietetico (esclusi i farmachi) prescritto in caso di malattia — per il lume ed il servizio.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico (l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorrendovi con una somma fissa annua di L. 3000) a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con un pagliericcio, un materasso con crine vegetale, un guanciale di bambage, nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone due seggiole ed un attaccapanni di uso personale.

Art. 14.

I capi di cui debbono esser provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbli-

go non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso, essendochè al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio *a spese della famiglia*, di due *blouses*.

Per la fornitura di queste, come pure per le due uniformi di cui il citato allegato *C*, le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale e da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure, ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrà essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni, ammessi al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione*. — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo*. — Minestra, pietanza con contorno, frutta pane e vino;

3° — *Cena*. — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare del Collegio approvato dall'Amministrazione e non potrà verificarsi che sul vino o sulla frutta.

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita, che ogni alunno prima della ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia per

il rilascio del certificato di cui alla lettera *d*) dell'articolo 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel Collegio, sia ogni qualvolta vi tornino dopo essere stati, anche per poco tempo, in famiglia per malattia, ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subire una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso o definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio. o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa retta è a totale carico della famiglia proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva del sussidio nei seguenti casi:

1° quando l'alunno per demeriti disciplinari di studio o di qualsiasi altro genere incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore e sempre in ogni modo ove si trattasse di alunno ripetente;

3° quando l'agente fruente del sussidio sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo. o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso ma anche oltre l'anno stesso, qualora si conservasse l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso: subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggior incremento della disciplina e degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà, come nei decorsi anni, alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 5v–1920.*

ELENCO

delle località i cui agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.

Linea-Pisa-Roma.

Rosignano — Vada — Cecina — Bibbona — Bolgheri — Castagneto — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Vignale Riotorto — Follonica — Scarlino — Gavorrano — Giuncarico — Montepescali — Rispescia — Alberese — Talamone — Albegna — Orbetello — Capalbiò — Chiarone — Montalto — Corneto — S. Marinella — S. Severa — Furbara — Palo — Palidoro — Macarese — Ponte Galera.

Linea Pisa-Cecina-Volterra.

Colle Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Castellina Marittima — Cecina — Riparbella — Casino di Terra — Ponte Ginori.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Campiglia-Piombino.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Rapolano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Montepulciano — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Sticciano.

Linea Aulla-Monzone.

Aulla — Pallerone — Serricciolo — Fivizzano Rometta — Fivizzano Gassano — Gragnola — Monzone.

Linea Attigliano-Viterbo.

Sipicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Viterbo-Capranica Sutri-Roma.

S. Martino al Cimino — Tre Croci — Vetralla — Barbarano Romano — Capranica Sutri — Bassano di Sutri — Oriolo — Manziana — Bracciano — Vigna di Valle — Crocicchie — Anguillara — Cesano — La Storta Formello.

Linea Ronciglione-Capranica Sutri.

Ronciglione-Madonna del Piano.

Linea Orte-Terni.

Nera Montoro — Narni.

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — Bassano Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — Baschi — Allerona — Ficulle — Città della Pieve — Chiusi.

Linea Roma-Napoli.

Ciampino — Montecompatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Paliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino — Ceccano — Pofi Castro — Ceprano — Isoletta — Roccasecca — Aquino — Pontecorvo — Cassino — Rocca d'Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo — Pignataro.

Linea Roma-Termini-Terracina.

Pavona — Cecchina — Lanuvio — Giulianello — Cori — Cisterna — Norma Ninfa — Sermoneta — Sezze — Piperno — Sonnino — Frasso — Terracina.

Linea Roma-Albano Laziale-Cecchina-Nettuno.

Marino Laziale — Villini Castel Gandolfo — Albano Laziale — Carroceto — Anzio — Nettuno.

Linea Roccasecca-Avezzano.

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — San Vincenzo — Civita d'Antino — Civitella Roveto — Capistrello.

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellole Fasani — Castelforte — SS. Cosma e Damiano — Minturno — Formia.

Linea Velletri-Segni Paliano.

Lariano — Artena Valmontone.

Linea Cainello-Isernia.

Presenzano — Sesto Campano — Capriati al Volturno — Venafro — Rocca Ravindola — Monteroduni — S Agapito Longano.

Linea Cancello-Benevento.

Montoro — Solofra — Serino.

Linea Rocchetta S. Antonio-Avellino.

Rocchetta S. Antonio — Pisciolo — Monteverde — Aquilonia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella — Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano S. Magno — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salza Irpina.

Linea Napoli-Brindisi.

Montecorvino — Eboli — Campagna — Persano — Contursi Sicignano — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bella Muro — Baragiano — Picerno — Tito Vaglio — Brindisi Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla Oria — Latiano — Mesagne.

Linea Salerno-Mercato Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronisi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capaccio — —Pesto — Ogliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino Omignano — Castelnuovo Vallo — Casal Velino — Ascea — Pisciotta — San Mauro — Centola Ceile di Bulgheria — Torre Orsaia — Policastro — Capitello — Vibonati — Sapri — Acquafredda Maratea — Marina di Maratea — Praia — S. Nicola Arcella — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante — Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro — Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido Marina — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte— Amantea — Serra — Nocera T. Falena — Santa Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricodi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. Palmi — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Villa S. Giovanni — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linea S. Eufemia-Catanzaro M.

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settignano — Corace

Linea Sicignano-Lagonegro.

Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sale Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano — Casalbuono — Lagonegro.

Linea Metaponto-Reggio.

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Sibari — Corigliano — Rossano — Mirto Crosia — S. Giacomo — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Isola Capo Rizzuto — Cutro — S. Leonardo di Cutro — Rocca Bernarda — Batricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S.Andrea — Badolato — S. Caterina Jonica — Guardavalle — Monosterace — Riace — Caulonia — Roccella — Gioiosa Jonica — Siderno — Gerace — S. Ilario — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Condofuri —Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Cassano all'Jonio — Spezzano Albanese — Tarzia — S. Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Castiglion Cosentino — Pedace — Pietrafitta.

Linea Cosenza-Paola.

Rende S. Fili — Falconara Albanese — S. Lucido.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.

Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — Sambenedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano — Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellammare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Tollo Canosa Sannita — Ortona a Mare — S. Vito Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casalbordino — Lebba — Vasto — S. Salvo — Montenero Petacciato — Termoli — Campomarino — Chienti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Rignano Garganico — Arpi — Incoronata — Ortanova — Stornara — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito — Bitonto — Noicattaro Mola di Bari — Cisternino — Ostuni — Carovigno — Serranova — S. Vito dei Normanni — Tuturano — San Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatina — Galatone — Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo.

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto Canzano.

Linea Castellammare-Sulmona.

Manoppello — Alanno — S. Valentino Caramanico — Torre dei Passeri — Tocca Castiglione — Bussi — Popoli — Pentima — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni

Raiano — Molina — Acciano — Beffi — Fontecchio — Fagnano Campano — S. Demetrio dei Vestini — Paganica — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco B. V. — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zollino-Otranto.

Carigliano — Maglie — Bagnolo — Otranto.

Linea Foggia-Potenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castel Lagopesole — Pietragalla — Avigliana

Linea Rocchetta-Spinazzola.

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio Spinazzola.

Linea Sumona-Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccarasi — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Polo Matese — Boiano — San Massimo — Cantalupo — S. Angelo in Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle.

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — Santeramo.

Linea Foggia-Manfredonia.

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bitetto — Grumo — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne — Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Napoli-Benevento-Foggia.

Frasso Dugenta — Amorosi — Telese — Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Casalduni — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo — Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savignano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Troia — Cervaro.

Linea Benevento-Campobasso-Termoli.

Pietra Elcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — San Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi Portocannone.

Linea Canicattì-Licata.

Oelia — Campobello — Favarotta — S. Oliva.

Linea Siracusa-Noto-Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri.

Linea Valsavoia-Caltagirone.

Leone — Fildidonna Militello — Mineo — Vizzini — Grammichele.

Linea Termini Imerese-Messina.

Buonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — Tusa — San Stefano di Camastra — Caronia — S. Fratello Acquedolici — S. Agata di Militello — S. Marco d'Aluzio — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio — Oliveri — Fal-

cone — Furnari — Castroreale Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

Linea Palermo-P. Empedocle.

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapalunba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera — Campofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani — S. Caterina.

Linea S. Caterina Xirbi-P. Empedocle.

Castrofilippo — Racalmuto — Grotte — Comitini.

Linea Palermo-Marsala-Trapani.

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragatisi — Marausa — Paceco.

Linea S. Caterina Xirbi-Catania.

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Leonforte — Assoro — Raddusa — Saracei — Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S. Martino Piana — Bicocca.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N.* 5v–1920.

Io sottoscritto (1) residente a riferendomi alla mia istanza del diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa ed a termini dell'art. 4 dell'ordine di servizio n. 5v 1920 la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° Di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescitto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione: nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso;

2° Di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di L. 42 pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre;

3° Di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato ordine di servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto ai rapporti e agli impegni, che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

(Il Postulante).

(1) Qualifica. nome e cognome.
(2) Nome.

Allegato **C** *all'ordine di servizio N.* 5v–1920.

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittendi al Collegio-Convitto di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione.

N. 4 Lenzuola.
» 2 Sovracoperte bianche.
» 3 Foderette.
» 7 Camicie bianche di cui 5 per il giorno e 2 per la notte.
» 5 Paia di mutande.
» 2 Camicie di flanella o maglie.
» 8 Paia di calze.
» 6 Fazzoletti bianchi.
» 6 Fazzoletti colorati.
» 6 Solini.
» 3 Asciugamani.
» 3 Tovaglioli.
» 3 Paia scarpe.
» 2 Uniformi.
» 1 Cappotto.
» 1 Posata di pakfond.
» 1 Ombrello.
» - Pettini e spazzole per esclusivo uso personale.
» - Coperte secondo stagione.

Ordine di servizio N. 6v.

Posticipazione dell'ora legale.

In conformità al disposto del Regio decreto 1° settembre 1920, n. 1225, sulla posticipazione di 60 minuti dell'ora legale, che dovrà avere effetto alla mezzanotte dal 18 al 19 andante, si dovranno osservare le seguenti disposizioni:

1. — Alle ore 24 del 18 tutti gli agenti, addetti alle stazioni, ai depositi, alla sorveglianza delle linee ed ai treni (personale di movimento, di trazione e dei lavori) dovranno riportare l'indice delle ore degli orologi alle ore 23, per modo da fargli percorrere una seconda volta l'arco fra le ore 23 e 24.

Queste ore ripetute dovranno indicarsi sui documenti di servizio come 23-*bis* e 24-*bis*, facendovi pure figurare come *bis* i tempi intermedi fra le ore stesse.

I capi stazione verificheranno gli orologi dei capi-treno con quello della stazione già rettificato e li ripiomberanno o, quando non siano in grado di tornarli a piombare, ne faranno annotazione sul foglio di corsa. Dovranno, inoltre, assicurarsi che il macchinista abbia rettificata l'ora del proprio orologio in base a quella indicatagli dal capo treno.

2. — I treni che alle ore 24 dell'attuale regime si trovassero in una stazione atta al loro ricovero, dovranno esservi trattenuti per attendere l'ora di partenza secondo il nuovo regime.

I treni invece che alle ore 24 dell'attuale regime dovessero trovarsi in corsa, dovranno fermarsi nella stazione precedente a quella nella quale giungerebbero dopo le ore 24, qualora continuassero la corsa. Tale fermata dei treni dovrà avvenire anche se non prescritta: epperciò le stazioni interessate dovranno provvedere all'arresto dei treni medesimi, che attenderanno l'ora di partenza secondo il nuovo regime.

3. — Nella notte dal 18 al 19 corrente mese dalle ore 23 del vecchio fino alle ore 1 del nuovo regime, dovrà essere applicato.

dove non funziona il blocco, il consenso telegrafico sulle linee con semplice binario e il giunto su quelle con doppio dove non sia già normalmente prescritto.

4. — Per agevolare il passaggio dal vecchio al nuovo regime nella notte dal 18 al 19 andante, dovrà, possibilmente, limitarsi l'effettuazione di treni straordinari, e dovranno pure, in quanto possibile, sospendersi, in tutto o in parte del percorso, i treni merci ordinari e straordinari giornalieri.

5. — Salvo casi di assoluta urgenza, dovrà altresì essere evitata, nella notte dal 18 al 19 corrente, la circolazione dei carrelli e dei treni materiali.

Le Delegazioni d'Esercizio di Trento, di Trieste e di Cagliari, la Divisione Compartimentale di Palermo, e le Divisioni dei servizi attivi impartiranno, d'accordo, le necessarie disposizioni, assicurandosi che da parte del personale dipendente si sia compresa la modificazione per applicarla regolarmente e senza incertezze, e provvederanno altresì perchè venga esercitata una speciale sorveglianza sull'andamento dei treni nella notte dal 18 al 19 corrente.

Le Delegazioni d'Esercizio, la Direzione Compartimentale su dette e le Divisioni di Movimento daranno, poi, speciali istruzioni alle stazioni interessate negli incroci durante il periodo in questione, provvedendo anche per la opportuna sorveglianza, ove riterranno del caso.

Il Direttore generale
C. Crova.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 45, 55, 56, 57 e 58.

SENTENZA

Forniture ferroviarie - Guerra - Impedimento temporaneo - Eccessiva onerosità della prestazione - Maggiori compensi - Inammissibilità.

Il D. L. 30 *marzo* 1916, *n.* 370, *col quale fu disposto che gli stabilimenti siderurgici non potessero dare esecuzione a contratti di forniture dei loro prodotti senza il consenso ed oltre i limiti stabiliti dal Sottosegretariato delle Armi e Munizioni, non ha determinato la impossibilità assoluta e continuativa dell'adempimento della obbligazione, inducente la risoluzione del rapporto contrattuale, ma una semplice impossibilità temporanea, cessata la quale il contratto doveva riprendere il suo regolare corso.*

Il D. L. 27 *maggio* 1915, *n.* 739 *che, per gli effetti dell'art.* 1226 *del C. C., considera la guerra caso di forza maggiore anche quando rende eccessivamente onerosa la prestazione ha limitato siffatta deroga ai soli rapporti tra privati, governati dal diritto comune, escludendone gli appalti, le forniture, riguardanti i pubblici servizi e le opere pubbliche, che ricevono la loro particolare disciplina dalla legge sui LL. LL., della legge e reg.to sulla Cont. Gen. dello Stato e dai capitolati d'appalto, disciplina dominata dal principio della invariabilità dei prezzi, qualunque possa essere la causa della maggiore onerosità della prestazione il cui rischio incombe intieramente al debitore.*

Tale interpretazione fu riaffermata con espressa statuizione nei riguardi dei contratti di appalto e forniture, preesistenti alla guerra, dal successivo D. L. 20 *giugno* 1915, *n.* 890 (1).

CASSAZIONE ROMA. — Sentenza 15 giugno-21 luglio 1920 (*Pres.* Appiani - *Est.* Biscaro - *P. M.* Ferrara *C. C.*) Società « Ilva » ricorrente contro Ferrovie dello Stato resistenti.

(1) Ved. sentenza della Corte di Appello, nel Bollettino 1919-IV-267.

Omissis.

La Società « Ilva »· la quale nell'atto introduttivo del giudizio aveva proposta come prima domanda la risoluzione del contratto di fornitura di rotaie e traverse per la parte del materiale non consegnato, si duole che, avendo essa appellato dalla sentenza del Tribunale che dichiarò non esser luogo a provvedere sopra tale domanda in contemplazione del decreto Luogotenenziale 30 marzo 1916, n. 370 faciente divieto alle ditte siderurgiche di disporre durante la guerra dei prodotti di loro fabbricazione senza consenso del sottosegretariato di Stato per le armi e munizioni, e avendo nell'atto di appello dichiarato di voler riproporre tutte le domande formulate in prima sede, la Corte di Appello siasi rifiutata di prendere in esame la domanda di risoluzione del contratto per l'erroneo motivo che non era stata proposta alcuna impugnazione del corrispondente capo della decisione appellata. Ma l'esame delle deduzioni fatte a nome dell'« Ilva » nei due gradi di giudizio di merito, dimostra a fior di evienza come male si apponga la ricorrènte Società allorchè afferma di aver tenuta ferma la domanda di risoluzione del contratto avanti il Tribunale e di essersi poi gravata avanti la Corte di Appello della decisione emessa sopra questo capo di domanda.

Nella comparsa conclusionale scambiata dall'« Ilva » con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato il 29 maggio 1916 la domanda di risoluzione di contratto, che figurava per prima nell'atto di citazione, più non si riscontra. Nella esposizione dei motivi delle conclusioni si dà ragione della omissione, osservando che in forza dell'articolo 5 del decreto Lugotenenziale 30 marzo 1916 il decidere se la fornitura debba ritenersi cessata non appartiene al magistrato ordinario « ed è perciò che l'« Ilva » non insiste nella domanda perchè il Tribunale dichiari risolto per la parte non eseguita il contratto di fornitura »; e nella comparsa aggiunta, scambiata con la controparte il 5 giugno 1916, ripetesi che « in ordine alla domanda di risoluzione del contratto la concludente è perfettamente d'accordo con l'Amministrazione ferroviaria nel ritenere che in oggi tale dimanda sfrugge alla competenza del Tribunale ».

In presenza di così esplicite deduzioni di parte attrice e delle conclusioni della convenuta Amministrazione perchè fossero di-

chiarate improponibili ed inammissibili tutte le domande dell'« Ilva », il Tribunale non durò fatica a persuadersi che sulla eliminazione di questo primo punto di controversia si era fra le parti formato il pieno accordo. Di qui la decisione che allo stato degli atti non vi era luogo a provvedere sulla domanda di risoluzione del contratto di fornitura.

Ciò posto, un gravame dell'« Ilva » contro questo punto della decisione sarebbe stato incomprensibile. Non solo manca nell'atto di appello qualsiasi manifestazione di volontà dell'« Ilva » di gravarsi della dichiarazione di non luogo a procedere « allo stato » sulla domanda di risoluzione del contratto; ma nella assai diffusa comparsa conclusionale aggiunta, mentre l'esposizione in fatto riassume tutto il contenuto della decisione del tribunale, la motivazione in diritto non contiene parola della domanda di risoluzione, e nelle note prodotte dopo la discussione si rileva che sul capo della sentenza portante declaratoria « allo stato » di non luogo a procedere in ordine alla chiesta risoluzione della fornitura, non esiste appello incidente delle Ferrovie e quindi il detto capo della sentenza, non investito di gravame da alcuno delle parti deve ritenersi passato in cosa giudicata. E se in questa condizione di cose la Corte di Appello disse che non era stata proposta impugnazione sul primo capo della decisione appellata, sorprende per l'arditezza della smentita che l'« Ilva » dà a sè stessa in presenza delle manifestazioni di volontà espressa ripetutamente per il tramite dei suoi rappresentanti giudiziali, quando nega di avere in prima sede receduto dal primo capo di domanda, ed afferma di essersi in grado di appello gravata dal primo capo della decisione del Tribunale. Ma la smentita, qualunque spiegazione si voglia darvi, è giuridicamente inefficace a richiamare in vita un punto di controversia la cui definizione è coperta dal giudicato, formatosi per difetto d'impugnazione del capo corrispondente della sentenza di primo grado.

Si censura sotto diversi aspetti il rigetto della domanda di un compenso di L. 9,50 per ogni tonnellata di rotaie consegnate, per pareggiare la differenza fra il prezzo base delle rotaie (L. 219,50) e il prezzo base delle traverse (L. 200), sui quali si afferma sia stato formato il prezzo globale medio convenuto in L. 209,50, essendo l'« Ilva » stata costretta a fornire soltanto rotaie a causa del

divieto fattole dall'autorità militare di consegnare traverse. La Corte di Appello disse che non era in alcun modo provata l'impossibilità allegata dall'« Ilva » di consegnare traverse. L'impossibilità era anzi da escludersi prima del decreto Luogotenenziale 30 marzo 1916, n. 370, col quale fu disposto che gli stabilimenti siderurgici non potessero dare esecuzione a contratti di fornitura dei loro prodotti senza il consenso e oltre i limiti stabiliti dal sotto segretariato delle armi e munizioni. Senza ammettere in via positiva, ma lasciando impregiudicata la questione se quel decreto abbia potuto costituire un ostacolo alla consegna delle traverse finchè non fosse intervenuto il consenso dell'autorità militare, quanto al tempo anteriore, che solo viene in esame essendo la sospensione della fornitura anteriore al decreto, la sentenza rileva che la società si è limitata a produrre in copia non autentica l'estratto di una lettera 31 ottobre 1915 del sottosegretariato delle armi e munizioni, contenente una semplice raccomandazione all'Amministrazione ferroviaria di lasciare per il momento sospese le forniture delle traverse in ferro. Non consta se e quale esito abbia avuto una tale raccomandazione. Tanto basterebbe a giustificare il rigetto delle censure che si muovono alla sentenza per aver negato il compenso dall'« Ilva » reclamato. Ma la Corte d'Appello addusse un secondo motivo non meno concludente del primo. Ammesso in ipotesi che si fosse verificata per l'« Ilva » anche prima del 30 marzo 1916 l'impossibilità di fornire le traverse, si tratterebbe di una impossibilità di natura transeunte, che avrebbe potuto determinare l'estinzione dell'obbligazione alla consegna delle traverse solo nel caso che l'ostacolo temporaneo fosse tale da fare fallire del tutto lo scopo dell'obbligazione. Se non che questa eventualità era nella specie da escludere in presenza così della volontà energicamente manifestata dalla Amministrazione delle Ferrovie che il contratto di fornitura sia tenuto fermo in ogni parte, come del consenso prestato dall'« Ilva » a non insistere nella domanda di risoluzione in vista del sopravvenuto decreto 30 marzo 1916; consenso inducente riconoscimento dell'obbligo di esaurire la fornitura quando cesserà l'ostacolo legale alla consegna, salva, s'intende, la pretesa ai sopraprezzi.

Si obbietta che in base al decreto Luogotenenziale 30 maggio 1915, n. 764 concedente l'esonero da responsabilità per coloro

che ritardano l'adempimento delle obbligazioni a causa della preferenza data alle prestazioni militari, si dovrebbe ritenere che l'obbligo dell'« Ilva » di dare la preferenza alle fornitura destinate all'Amministrazione della guerra avrebbe fatto venir meno la convenzione relativa alle traverse non consegnate a tutto il 30 maggio 1915. L'argomentazione muove dall'erroneo supposto che il decreto Luogotenenziale 30 maggio sia applicabile nei riguardi dei contratti tra fornitore e pubbliche amministrazioni non militari. Vero è che, invece come si desume dalle premesse del decreto, con esso furono regolate le conseguenze derivanti dalla preferenza data alle forniture per la guerra nei riguardi dei contratti fra committenti privati e fornitori; mentre nei rapporti interessanti le pubbliche amministrazioni si provvede col decreto Luogotenenziale 20 giugno 1915 fissante la regola della inammissibilità della domanda di risoluzione del contratto fondata sulle condizioni create dallo stato di guerra, quando i contratti stessi rapportano a pubblici servizi e ad opere pubbliche. La destinazione ad un pubblico servizio, della fornitura di rotaie e traverse assuntasi dall'« Ilva » verso le ferrovie dello Stato, non ha bisogno di essere dimostrata. Cade pertanto l'obbiezione desunta dal citato decreto 30 maggio 1915 che l'« Ilva » avesse l'obbligo di preferire le prestazioni militari a quelle interessanti le ferrovie dello Stato e che tale obbligo l'abbia costituita in uno stato di assoluta impossibilità di eseguire la fornitura.

Nè la tesi dell'impossibilità assoluta e continuativa dell'adempimento dell'obbligazione inducente risoluzione del rapporto contrattuale, appare più fondata con riguardo al decreto Luogotenenziale 30 marzo 1916. Ravvisando nelle disposizioni di questo decreto una semplice impossibilità temporanea di adempiere l'obbligazione, la Corte di Appello si è riportata alla decisione del Tribunale che, come si è veduto, su questo punto per esplicita adesione di ambedue le parti aveva acquistato autorità di giudicato. Ma non è superfluo di rilevare che il medesimo decreto, con riguardo alla importanza del servizio ferroviario anche ai fini delle esigenze della guerra, aveva disposto che sopra denunzia degli esercenti degli stabilimenti siderurgici il sottosegretariato per le armi e munizioni avrebbe determinato quali contratti di forni-

ture per le ferrovie dello Stato non dovevano aver corso e quali lo dovevano avere per un quantitativo ridotto.

Or bene· nessun formale divieto consta sia stato dall'Amministrazione militare intimato all'« Ilva » di eseguire la fornitura convenuta con le ferrovie dello Stato. Pertanto, se invertendo la posizione di diritto a favore dell'« Ilva » fu giudicato che, fino a quando il consenso dell'Amministrazione militare non fosse intervenuto, l'ulteriore esecuzione del contratto sarebbe rimasta in sospeso, la ricorrente non ha ragione di dolersi che in questa decisione sia stato rinvenuto l'ostacolo alla presa in considerazione della pretesa di essa Società ad un compenso per la differenza nel valore delle rotaie consegnate in confronto del valore delle traverse non consegnate.

Il carattere assorbente di questi motivi dispensano il Supremo Collegio dall'occuparsi del motivo col quale si censura il rigetto di questa pretesa dall'altro punto di vista sotto il quale la Corte di Appello l'ebbe a considerare, cioè dell'inammissibilità della indagine sulla intenzione delle parti in ordine ai vari fattori concorrenti nella determinazione di un unico prezzo medio per la fornitura dei prodotti di diverse qualità, con riguardo alla circostanza che committente è una pubblica amministrazione, e dell'applicabilità ad un contratto per fornitura di materiali destinati alle ferrovie dello Stato, del principio della invariabilità dei correspettivi in tema di appalti di lavori e provviste, sancito dall'art. 326 della legge sui lavori pubblici.

Gli ultimi tre motivi investono la sentenza in quanto rigetta la domanda di un sovraprezzo per le partite di rotaie consegnate, a causa degli oneri straordinari creati dallo stato di guerra. La Corte di Appello ritenne inappellabile ai contratti di appalto e forniture interessanti la pubblica amministrazione il decreto Luogotenenziale 27 maggio 1915, n. 739, che per gli effetti dell'art. 1226 del Codice civile considera la guerra caso di forza maggiore non solo quando rende impossibile, ma anche quando rende eccessivamente onerosa la prestazione, essendo l'applicabilità di tale decreto limitata alle obbligazioni tra privati per il richiamo fattovi al citato art. 1226, ed è esplicitamente esclusa per i contratti relativi a servizi od opere pubbliche, dal successivo decreto Luogotenenziale del 20 giugno 1915, n. 590, che riaffermò il principio

della rigorosa osservanza dei patti contrattuali, non ostante le difficoltà create dallo stato di guerra. Indipendentemente dalla interpretazione dei predetti decreti ripudiò la teorica che estende il concetto della forza maggiore, espresso nell'art. 1226, ai casi in cui la prestazione sia eccessivamente onerosa, sulla considerazione che non si possa pretendere dal debitore una diligenza superiore alla media. In fine, ammesso in ipotesi, quanto si afferma dall'« Ilva » che in causa della guerra si sia verificato un enorme aumento ne i prezzi delle materie prime occorrenti per la fabbricazione delle rotaie, la Corte di appello ritenne che tutto ciò non costituì per l'« Ilva » un evento nè inopinato, nè imprevedibile, essendo il contratto stato stipulato, quando da parecchi mesi infuriava la guerra europea che già sino d'allora aveva determinato continuo aumento nei prezzi.

Le argomentazioni della sentenza in ordine ai primi due punti d'indagine resistono vittoriosamente alle censure della ricorrente Società.

Si sostiene che il decreto Luogotenenziale 27 maggio 1915 applicando una teorica di diritto comune formatasi a lato del principio scritto nell'art. 1226 del Codice civile si limitò a discriminare la inadempienza delle obbligazioni assunte prima della guerra, quando per il fatto di questa la prestazione fosse divenuta eccessivamente onerosa. Non consacrò espressamente il diritto alla risoluzione del contratto; disse soltanto che a tutti gli effetti dell'art. 1226 la guerra doveva considerarsi caso di forza maggiore non solo quando avesse reso impossibile la prestazione, ma anche quando l'avesse resa eccessivamente costosa. Fu la giurisprudenza che per gli effetti del decreto ammise quello della risoluzione del contratto quando questo era stipulato a tempo determinato e il termine veniva a far parte del contenuto essenziale della obbligazione. Invece il decreto Luogotenenziale 20 giugno 1915 pone il principio che i contratti con le pubbliche amministrazioni devono ottenere la loro esecuzione qualunque sia lo spostamento dei corrispettivi preveduti al tempo della stipulazione, in omaggio alle necessità dei pubblici servizi, impellenti, anche durante la guerra. Questo principio, si osserva dalla ricorrente, nulla presenta d'incompatibile con quello ch'ha ispirato il decreto 27 maggio. D'onde l'applicabilità della regola contenuta nel primo dei due decreti,

anche ai contratti con le pubbliche amministrazioni; con la sola differenza che, mentre fra gli effetti della forza maggiore costituita dalla eccessiva onerosità della prestazione nei contratti fra privati, vi può essere la risoluzione del contratto, invece per i fornitori delle pubbliche amministrazioni l'obbligo di eseguire il contratto permane, non ostante qualunque difficoltà sorta in dipendenza della guerra, senza che quest'obbligo pregiudichi il diritto del fornitore a maggiori corrispettivi reclamati dalla maggiore onerosità della prestazione.

Questa costruzione teorica della disciplina imposta dal legislatore di guerra ai rapporti contrattuali pendenti all'apertura delle ostilità in vista della ripercussione che le conseguenze del profondo turbamento provocato dalla guerra possono avere esercitato sulla economia dei singoli contratti, non corrisponde nè alla lettera. nè allo spirito dei due decreti 27 maggio e 20 giugno 1915. Come questa Corte ebbe ad osservare in altre pronuncie, col primo dei due decreti è stata introdotta per ragioni di politica opportunità una deroga temporanea al principio, per cui si ritiene estremo essenziale della forza maggiore l'impossibilità obbiettiva di adempiere l'obbligazione, parificando a tale impossibilità la eccessiva onerosità della prestazione. Il richiamo all'art. 1226, del Cod. civ. rende manifesto che s'intende di limitare la eccezione ai soli rapporti tra privati, regolati dal diritto comune· escludendone gli appalti, le forniture riguardanti i pubblici servizi e le opere pubbliche, che ricevono la loro particolare disciplina dalla legge sui lavori pubblici e dalla legge e regolamento sulla contabilità generale dello Stato e dai capitolati di appalto. Questo complesso di disposizioni assoggetta i rapporti delle pubbliche amministrazioni coi propri fornitori ad un regime più rigoroso dominato dal principio della invariabilità dei prezzi qualunque possa essere la causa della maggiore onerosità della prestazione, il cui rischio incombe interamente al debitore. L'esclusione, ch'era implicita nella dizione del primo decreto, fu riaffermata con espressa statuizione nei riguardi dei contratti di appalto e forniture preesistenti alla guerra mediante il successivo decreto 20 giugno, nell'intento di eliminare ogni pretesto di dubbi e d'incertezze, che i forti interessi in giuoco in simili contratti non avrebbero manca-

to di elevare movendo formidabili assalti all'erario dello Stato con pretese di enormi indennizzi e compensi.

Il presente giudizio ed altri tentati da altre ditte non ostante il chiaro e preciso regolamento stabilito dal secondo decreto nei rapporti tra fornitori e pubbliche amministrazioni, offrono appena un saggio del pericolo che avrebbe corso il pubblico erario se la norma di *jus singulare* dettata col proposito di adeguare i rapporti contrattuali fra privati alla condizione di cose create dalla guerra, non fosse stato, in tempo fiancheggiata dalla parola del legislatore, segnante una linea netta di demarcazione fra la materia regolata da quella norma e i rapporti delle pubbliche amministrazioni coi loro fornitori. Il secondo decreto, oltre all'accennato obbiettivo di ribadire il principio della piena efficacia dei contratti aventi rapporti con pubblici servizi ed opere pubbliche il cui puntuale adempimento veniva prescritto in conformità alle leggi e ai capitolati relativi, anche in caso di eccessività di oneri o di difficoltà di esecuzione, n'ebbe un secondo, informato a criteri di equità e insieme di prudente tutela degli interessi dello Stato, mercè la facoltà attribuita alla pubblica amministrazione di sostituire con apprezzamento insindacabile altre clausole e pattuizioni a quelle che non fossero più eseguibili a causa dello stato di guerra. L'esercizio di queste facoltà, interamente rimesso alla discrezionalità di apprezzamento dei competenti organi governativi, doveva porre la pubblica amministrazione in condizione di temperare il rigore del divieto contenuto nella prima parte del menzionato decreto, applicando con certa larghezza di criteri equitativi il concetto della impossibilità. Ed è risaputo che dell'uso del suddetto potere discretivo di disposizione fatto in concreto dall'amministrazione non ebbero ragione di lagnarsi gli appaltatori e i fornitori che in gran numero sollecitarono ed ottennero eque variazioni alle clausole e alle pattuizioni dei rispettivi contratti.

Rimane adunque esclusa l'applicabilità invocata dall'« Ilva » a suo favore, del decreto Luogotenenziale del 27 maggio 1915, disponente una deroga alla teorica della forza maggiore nei soli rapporti di diritto privato, e ben ferma rimane per contro l'applicabilità alla specie del successivo decreto 20 giugno, che esige la piena esecuzione dei contratti aventi rapporti con pubblici servizi o con opere pubbliche, con osservanza delle clausole e condizioni

contenute nelle leggi e nei capitolati ad essi relativi; fra le quali condizione principale è quella della invariabilità dei prezzi. Vanamente dalla negata applicazione del primo decreto col sacrificio del debitore della prestazione, cui corrisponde il vantaggio del creditore della medesima, si è preteso di opporre la locupletazione come titolo ad indennizzo. La locupletazione non può mai dirsi indebita se si rappresenta conseguenza di una norma di legge.

D'altra parte il vantaggio che l'amministrazione può ritrarre dalla circostanza che il prezzo convenuto per una determinata fornitura risulti inferiore al costo effettivo dipende dall'alea insita in ogni contrattazione e contro di essa vi ha per il fornitore la possibilità opposta di conseguire un prezzo superiore e di molto al costo della somministrazione e a quell'utile che si suole preventivare per ogni lavoro o provvista.

La dimostrazione della infondatezza delle censure che si muovono alla Corte di appello perchè tenne fede alla vecchia teorica che la sola impossibilità assoluta ed obbiettiva e non anche quella subbiettiva e relativa di adempiere l'obbligazione costituisce forza maggiore e vale ad esonerare il debitore dal risarcimento dei danni ai sensi dell'art. 1226 del Codice civile può essere contenuta in termini più brevi.

Questa massima risponde agli insegnamenti tramandati dal diritto romano, seguiti, non ostante qualche oscillazione, dai giureconsulti dei tempi di mezzo dal codice francese e dal legislatore italiano nel citato articolo, interpretato dalla più autorevole dottrina e dalla giurisprudenza di questo Supremo Collegio. Elemento essenziale della forza maggiore, efficace a liberare il debitore dall'adempimento della prestazione, è la insuperabilità dell'evento nel senso della sua inevitabilità e irreparabilità in linea obbiettiva, senza riguardo alle condizioni personali del debitore e alla sproporzione che possa essersi determinata nel costo della prestazione in confronto delle previsioni formatesi dall'obbligato all'epoca della stipulazione. Esattamente la sentenza osserva che nelle obbligazioni di dare l'impedimento si verifica solo quanto in una prestazione avente per oggetto una cosa determinata questa abbia cessato di esistere o sia stata posta fuori di commercio, mentre nelle obbligazioni di genere, come è nel caso concreto, vale il principio che « *genera et quantitates nunquam pereunt* ». E pur

esattamente considera che il legislatore a questa norma rigorosa del diritto comune ha in parte derogato col decreto Luogotenenziale 27 maggio 1915, disponendo che a tutti gli effetti dell'art. 1226 Cod. civ., la guerra è considerata caso di forza maggiore anche quando rende la prestazione trappo onerosa; il che è la riprova del carattere di eccezione che lo stesso legislatore intese di attribuire alla suddetta disposizione, riconfermandosi che la regola sulla nozione giuridica della forza maggiore è sempre quella della impossibilità materiale ed obbiettiva di eseguire la obbligazione.

Il rigetto delle censure ai primi due ordini di considerazioni di questa parte della decisione, dispensa il Collegio dall'occuparsi dell'ultimo motivo in cui si censura una considerazione d'ordine affatto secondario, punto conclusivo nella risoluzione della controversia.

Le spese seguono la soccombenza.

La Corte di Cassazione, sezione civile:

Rigetta il ricorso proposto dalla Società anonima « Ilva » contro la sentenza 29 ottobre 1919 della Corte di appello di Roma, ecc.

ANNO XIII – N. 38 16 SETTEMBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3414) 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

REGIO DECRETO 5 *agosto* 1920, *che chiama a fare parte della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale per gli affari della ferrovia del Sempione, il comm. ing. Guido Pedrazzi in sostituzione del comm. ing. Celestino Fasolini* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 1° dicembre 1904, n. 684, con il quale venne costituita la rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale speciale per gli affari relativi alla ferrovia del Sempione;

Visto il R. decreto 30 giugno 1918, n. 1055, col quale venne chiamato a far parte della suddetta rappresentanza il comm. ingegner Celestino Fasolini, capo compartimento delle ferrovie dello Stato, di Milano;

Ritenuto che il comm. ing. Celestino Fasolini è stato collocato a riposo e che all'ufficio di capo compartimento delle ferrovie dello Stato, di Milano, è stato destinato il comm. ing. Guido Pedrazzi;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato per gli affari esteri e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

In sostituzione del comm. ing. Celestino Fasolini, è chiamato a far parte della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale per gli affari della ferrovia del Sempione, il comm. ing. Guido Pedrazzi, capo compartimento delle ferrovie dello Stato.

Il ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 5 agosto 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI-PEANO-SFORZA-MEDA.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 settembre 1920, n. 214.

REGIO DECRETO 18 *agosto* 1920, *n.* 1209, *che modifica il primo comma dell'art. 204 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dalle ferrovie dello Stato, approvate con decreto Luogotenenziale* 13 *agosto* 1917, *numero* 1393 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Al primo comma dell'art. 204 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dalle ferrovie dello Stato, approvate con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, è fatta la seguente aggiunta:

« Salvo quando si tratti di soprassoldi temporanei da accordarsi in casi eccezionali a giudizio del Consiglio d'amministrazione, d'accordo col tesoro ».

Art. 2.

Il presente decreto ha effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 settembre 1920, n. 213.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 18 agosto 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI-PEANO-MEDA.

Visto, *il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 1° *settembre* 1920, *n.* 1225, *che dalla mezzanotte del* 18 *settembre* 1920 *ripristina l'ora astronomica* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 11 marzo 1920, n. 254;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente nel Consiglio dei ministri, ministro dell'interno;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Dalla mezzanotte del 18 settembre 1920, l'ora legale verrà posticipata di 60 minuti primi a tutti gli effetti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 settembre 1920, n. 215.

Art. 2.

Tutte le autorità e tutti i capi di aziende pubbliche e private provvederanno perchè nell'istante indicato dal precedente articolo, gli orologi siano portati a segnare, anzichè la mezzanotte le ore 23.

Art. 3.

Negli atti dello stato civile, in quelli notarili ed in generale in tutti quelli per i quali è richiesta l'indicazione dell'ora in cui è avvenuto un fatto, qualora il fatto si sia verificato nell'ora dalle 23 alle 24 del 18 settembre 1920 dopo che gli orologi siano stati portati a segnare le ore 23, si dovrà farne constare indicando che il fatto si è verificato nella percorrenza dell'ora 23-*bis* alle 24

Art. 4.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, 1° settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 8 *settembre 1920, che colloca a riposo l'amministratore generale delle ferrovie nello Stato cav. di gr. cr. ing. Raffaele de Cornè.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 27 maggio 1915 col quale il cav. di gr. cr. ing. Raffaele de Cornè fu nominato direttore generale delle ferrovie dello Stato;

Visto il R. decreto legge 2 febbraio 1920 n. 130, in forza del quale il direttore generale delle ferrovie dello Stato assume il titolo di amministratore delle ferrovie dello Stato;

Visto l'art. 4 della legge 7 luglio 1907 n. 429;

Vista la domanda di collocamento a riposo presentata dall'amministratore generale delle ferrovie dello Stato cav. di gran cr. ing. Raffaele de Cornè;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

A decorrere dall'8 settembre 1920 l'amministratore generale delle ferrovie dello Stato, cav. di gr. cr. ing. Raffaele de Cornè è collocato a riposo in seguito a sua domanda per avanzata età ed anzianità di servizio.

Il Nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a S. Rossore, addì 8 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — MEDA.

Parte I — N. 38 - 16 settembre 1920.

REGIO DECRETO 8 *settembre* 1920, *col quale il gr. uff. ing. Carlo Crova viene nominato direttore generale delle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429;
Vista la legge 25 giugno 1909, n. 372;
Visto il Nostro decreto del 1° settembre 1920, n. 1219;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con il ministro segretario di Stato per il tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

A decorrere dall'8 settembre 1920, il gr. uff. ing. Carlo Crova è nominato direttore generale delle ferrovie dello Stato;
Al medesimo competono lo stipendio e la indennità annua di cui all'art. 1 del Nosto decreto 27 aprile 1905, registrato alla Corte dei conti il 29 stesso mese al reg. 27, foglio 14.

Il Nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a S. Rossore, addì 8 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA.

DECRETO MINISTERIALE 2 *luglio* 1920, *che concede all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di aumentare una derivazione di acqua dal fosso Barbanella* (*Grosseto*) (1).

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI

Vista l'istanza 18 settembre 1918 del capo della divisione Lavori del compartimento delle ferrovie dello Stato di Firenze corredata da relazione tecnica e disegni a firma del richiedente, intesa ad ottenere la concessione di aumentare da mc. 240 a mc. 400 giornalieri la derivazione di acqua dal fosso Barbanella in località « Stazione ferroviaria » in comune di Grosseto, assentita con decreto prefettizio 7 aprile 1891 alla cessata Società per l'esercizio della rete mediterranea per sussidiare il rifornitore delle locomotive della stazione ferroviaria di Grosseto;

Visti gli atti dell'esperita istruttoria ai sensi del regolamento tecnico amministrativo approvato con decreto Luogotenenziale 24 gennaio 1917, n. 85;

Ritenuto che contro la cennata istanza non è stato presentata alcun reclamo;

Ritenuto che, in seguito ad una convenzione in data 10 febbraio 1916, approvata con decreto Ministeriale 8 luglio 1916, numero 4141-4242, stipulata fra l'Amministrazione della ferrovia mediterranea e l'Amministrazione delle bonifiche, veniva da quest'ultima consentito l'aumento della derivazione a mc. 400, salvo regolare concessione da parte del prefetto ai sensi dell'allora vigente legge 10 agosto 1884;

Ritenuto che i lavori essendo stati eseguiti dalla data della citata convenzione e cioè dal 10 febbraio 1916, la presente concessione dovrà decorrere da tale data ed avrà la stessa scadenza della concessione principale;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° settembre 1920, n. 207.

Visto il disciplinare sottoscritto dal capo della divisione lavori del Compartimento delle ferrovie dello Stato di Firenze in data 28 febbraio 1920 presso l'Ufficio del genio civile di Grosseto, repertorio n. 761, contenente gli obblighi e le condizioni cui deve essere vincolata la concessione;

Su conforme parere del Consiglio superiore delle acque (Comitato permanente) in adunanza 9 dicembre 1919;

Visto il decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161 sulle derivazioni di acque pubbliche;

Di concerto col ministro delle finanze:

DECRETA:

Art. 1.

Salvi i diritti dei terzi è concessa alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato di aumentare da mc. 240 a mc. 400 giornalieri la derivazione di acqua dal fosso Barbanella in località « Stazione ferroviaria » in comune di Grosseto, assentita con decreto prefettizio 27 aprile 1891, alla cessata Società per l'esercizio della rete mediterranea, per sussidiare il rifornitore delle locomotive della stazione ferroviaria di Grosseto.

Art. 2.

La concessione è accordata con decorrenza dal 1 febbraio 1916 fino a tutto il 26 aprile 1921 e sarà subordinata alla osservanza delle condizioni contenute nel citato disciplinare 28 febbraio 1920. n. 761 di repertorio ed al pagamento del canone annuo di L. 60 (sessanta).

Art. 3.

L'introito della suindicata prestazione annua sarà imputato al capitolo 5 dello stato di previsione dell'entrata pel corrente esercizio finanziario, e ai capitoli corrispondenti per gli esercizi futuri.

L'ingegnere capo dell'Ufficio del genio civile di Grosseto è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Roma, 2 luglio 1920.

Per il ministro
BERTINI

Ordine generale N. 12.

Ordinamento del Servizio Legale.

(RR. DD. n. 728 del 28 giugno 1912 e n. 905 del 5 agosto 1912 e D. L. n. 1393 del 13 agosto 1917).

Art. 1.

Il Servizio Legale (Avvocatura ferrovie Stato) costituisce uno dei Servizi centrali della Direzione generale ed ha alla propria dipendenza sei Uffici distaccati (Avvocature Compartimentali) con sede a Torino, Milano, Genova, Firenze, Napoli e Palermo.

Art. 2.

Gli Uffici distaccati esercitano le loro attribuzioni, assegnate dal presente ordinamento ed in relazione alle *Norme* approvate con decreto Reale, nelle circoscrizioni determinate come segue:

l'Ufficio di Torino nel Compartimento di Torino;

l'Ufficio di Milano nei Compartimenti di Milano e Venezia;

l'Ufficio di Genova nel Compartimento di Genova;

l'Ufficio di Firenze nei Compartimenti di Firenze e Bologna;

l'Ufficio di Napoli nei Compartimenti di Napoli, di Bari, di Reggio Calabria;

l'Ufficio di Palermo nel Compartimento di Palermo.

Il Servizio centrale esercita le attribuzioni spettanti agli Uffici staccati nei Compartimenti di Roma e di Ancona e nella circoscrizione della Delegazione per l'esercizio delle ferrovie Sarde dello Stato.

Art. 3.

Presso i Compartimenti di Venezia, Bologna, Bari e Reggio Calabria sono distaccati uno o più funzionari dell'Ufficio legale avente giurisdizione nel compartimento e presso il Compartimento

di Ancona e la Delegazione suddetta sono distaccati uno o più funzionari del servizio centrale.

Art. 4.

Al Servizio centrale Legale (Avvocatura Centrale ferrovie Stato) è preposto un avvocato col grado di Capo servizio o di Capo servizio principale e la qualifica di Capo dell'Avvocatura ferrovie Stato, il quale risponde dell'andamento del Servizio stesso e provvede, o nella propria competenza, o provocando le decisioni del direttore generale o del Consiglio di Amministrazione, per tutti gli affari e le materie secondo le *norme* approvate con Regio decreto e secondo le disposizioni del presente Ordine generale.

Art. 5.

Il Capo del Servizio Legale è coadiuvato da un Sotto capo servizio, colla qualifica di Vice Capo dell'Avvocatura ferrovie Stato, il quale lo sostituisce in caso di assenza od impedimento e potrà anche essere destinato dal Capo Servizio ad assumere la diretta vigilanza sovra uno o più degli Uffici di cui all'articolo seguente.

Art. 6.

Il Servizio centrale è composto di quattro Uffici centrali con le seguenti attribuzioni:

UFFICIO I. — Affari consultivi e contenziosi relativi al personale ferroviario — Vertenze di infortuni sul lavoro — Trattamenti di riposo — Vertenze di imposte e tasse — Affari riguardanti le gestioni speciali affidate all'Azienda ferroviaria.

UFFICIO II. — Affari consultivi e contenziosi relativi al trasporto delle persone e delle cose — Tariffe — Servizi cumulativi e di corrispondenza e servizi speciali inerenti alla esecuzione del trasporto delle persone e delle cose — Danni arrecati alle persone dall'esercizio ferroviario.

UFFICIO III. — Affari consultivi e contenziosi relativi agli appalti di lavori e di fornitura, alle espropriazioni per utilità pub-

blica, alla gestione della proprietà ferroviaria. Danni patrimoniali arrecati dalle opere ferroviarie o dall'esercizio.

UFFICIO IV. — Affari consultivi e contenziosi in materia penale — Procedimenti contro il personale ferroviario ed i terzi e relativi giudizi di liquidazione di danni a tenore dell'art. 430, primo capoverso, del Codice di procedura penale — Pareri su domande di grazia sovrana.

La Segreteria amministrativa e contabile del Servizio legale è posta alla dipendenza diretta del Sotto Capo servizio.

Art. 7.

Sono proprie del Servizio Legale, in correlazione anche alle disposizioni della legge e delle Norme approvate con R. decreto, le seguenti attribuzioni e facoltà:

1° provvedere alla rappresentanza e difesa dell'Amministrazione in conformità al disposto delle Norme predette e prestare consulenza ed assistenza ai vari Organi dell'Amministrazione centrale, per controversie ed affari che comunque interessino la stessa Amministrazione o nei quali essa agisce per incarico, nell'interesse ed in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici o di altre Amministrazioni dello Stato;

2° sovraintendere alla trattazione degli affari contenziosi e consultivi, impartendo agli Uffici distaccati istruzioni di massima o speciali norme direttive;

3° provvedere alla trattazione, anche in sede amministrativa, delle controversie per indennizzi in confronto di agenti infortunati protetti dalla legge speciale per gli infortuni sul lavoro;

4° dare parere definitivo in caso di divergenza tra gli Uffici legali e gli altri Uffici dell'Amministrazione;

5° redigere una relazione mensile sul movimento delle cause, informare il direttore generale dello stato delle liti di cui al n. 6 dell'art. 6 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728 e fornirgli gli elementi per la relazione annuale;

6° assumere ed esonerare avventizi in temporanea sostituzione di agenti assenti o mancanti nei limiti delle piante organiche approvate, ovvero per assoluti bisogni straordinari o transitori;

7° compilare e presentare gli elenchi del personale degli Uffici centrali avente diritto agli aumenti normali e presentare quelli di competenza degli uffici distaccati; compilare e presentare le proposte di aumenti anticipati e delle promozioni di grado, fare le proposte riguardanti la conservazione sui ruoli in caso di malattia oltre l'anno, le aspettative, gli esoneri e le accettazioni di dimissioni del personale di ruolo. fare le proposte di punizione che eccedono la competenza del Capo servizio;

8° provvedere allo studio e presentazione dei preventivi annui delle spese del Servizio centrale ed Uffici distaccati e del fabbisogno inventariale;

9° provvedere alla tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia del personale degli Uffici centrali, alla compilazione dei ruoli delle competenze del personale del Servizio, degli Uffici e dei Funzionari distaccati e dei mandati di pagamento, alla gestione del fondo scorta e del fondo per le biblioteche di cui all'art. 24, al rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto in conformità dei regolamenti;

10° provvedere alla sorveglianza generale degli uffici distaccati;

11° corrispondere con i Servizi, Unità speciali e con qualsiasi altro Ufficio della Amministrazione per richieste, informazioni e per incarichi speciali in ordine alla istruttoria ed a provvedimenti di indole legale.

Art. 8.

Al Capo del servizio sono attribuite e delegate le seguenti facoltà:

1° autorizzare la istituzione o la rinunzia di liti attive, di arbitrati, di azioni di nullità, di revocazioni di costituzioni di parte civile nei procedimenti penali, ed approvare transazioni in genere quando il valore della controversia o della transazione non superi le lire diecimila.

Il valore è determinato dalla somma che, netta di spese giudiziali ed interessi. viene, per ciascun titolo dedotto in citazione, pagata a transazione nelle controversie passive, o abbandonata nelle controversie attive;

2° disporre, nei casi di urgenza, l'inizio di liti attive, azioni di nullità di arbitrati, revocazioni e costituzioni di parte civile nei procedimenti penali, anche oltre il detto limite di diecimila lire, salvo chiedere senza indugio ratifica al Consiglio d'Amministrazione, a' sensi dell'art. 6 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

3° compromettere le controversie sulle indennità per infortuni sul lavoro a' sensi dell'art. 115 del regolamento 13 marzo 1904, n. 141 in esecuzione della legge, testo unico, per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato con R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51;

4° accordare, in base alle richieste informative e pareri dei Servizi e Unità speciali o degli Uffici dipendenti, la difesa — a cura e spese dell'Amministrazione — degli agenti coinvolti in giudizio per motivi di servizio;

5° decidere, dietro proposta motivata e pareri dei Servizi, Unità speciali od Uffici dipendenti, e a seguito di domande degli agenti, sul concorso o meno dell'Amministrazione e sulla misura di questo concorso e conseguente imputazione al conto spese contenziose, delle spese di difesa incontrate dagli agenti stessi nei casi specialissimi ed urgenti nei quali, per la impossibilità o difficoltà da parte del Servizio di vagliare tempestivamente le loro domande, siansi trovati nella necessità di rivolgersi a patrocinatori di loro fiducia;

6° assegnare, in via permanente, funzioni superiori attinenti a qualifiche del grado 7 ed inferiori, eccettuati i Sotto ispettori, con le norme e limitazioni stabilite;

7° autorizzare lavoro straordinario ed a cottimo per il personale degli Uffici centrali e distaccati nei limiti delle spese annue concesse e nelle forme stabilite;

8° autorizzare la concessione dei congedi ordinari ai Capi degli Uffici distaccati;

9° autorizzare la concessione di congedi straordinari con e senza paga nei limiti del regolamento;

10° disporre nell'interno del Servizio i traslochi degli agenti del grado 5° ed inferiori, dandone partecipazione al Servizio del Personale e lo spostamento temporaneo di personale tra gli Uffici centrali e distaccati;

11° autorizzare la concessione di gratificazioni, di sussidi e di anticipazioni nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni;

12° applicare i provvedimenti disciplinari a termini di regolamento;

13° decidere sulle proposte di autorizzazione eccedenti le facoltà dei Capi degli Uffici distaccati;

14° fare proposte: per variazioni delle piante organiche del Servizio, per trasloco dei funzionari dei gradi superiori al 5°, e per le norme da seguire nella assunzione di personale legale e per i provvedimenti di concorso e nomina delle relative Commissioni;

15° stipulare od autorizzare a stipulare con definitiva validità ed obbligatorietà, contratti di importo non superiore alle lire 5000 che interessino il Servizio Legale.

Per il personale dipendente il Servizio centrale Legale fa proposte in sede Superiore:

a) per le variazioni alle piante organiche;

b) per l'interpretazione, sia di massima, sia nei casi singoli, del regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie;

c) per gli esoneri e per tutti gli altri provvedimenti che eccedano la competenza del Capo servizio.

Art. 9.

Gli Uffici distaccati hanno le seguenti attribuzioni:

1° provvedere alla rappresentanza e difesa dell'Amministrazione, in conformità al disposto delle Norme approvate con decreto Reale e prestare assistenza consultiva agli Uffici compartimentali e distaccati aventi sede nella circoscrizione degli uffici legali;

2° proporre al Capo del servizio, per la sua autorizzazione o per quella del Consiglio di Amministrazione, la istituzione o la rinuncia di giudizi, la transazione di liti, la costituzione di parte civile nei giudizi penali, la compromissione di arbitri e la nomina di questi; l'assunzione dell'assistenza e difesa degli agenti ferroviari in cause civili e penali dietro parere, informative proposte e domande inoltrate dagli altri Uffici Compartimentali o distaccati;

3° provvedere, nei casi di urgenza, all'inizio di liti attive, alla produzione di gravami contro sentenze od altri provvedimenti della autorità giudiziaria ed in genere ad atti indifferibili e cautelativi nell'interesse dell'Amministrazione, anche se eccedono la loro competenza, salvo a riferirne immediatamente al Servizio centrale per la necessaria ratifica;

4° tenere al corrente, secondo le modalità e prescrizioni del Servizio centrale, il registro delle cause introdotte e definite, lo scadenziere, il registro di contabilità delle cause e la statistica;

5° provvedere alla tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia, alla compilazione dei mandati ed al loro inoltro al Servizio centrale od Uffici di ragioneria secondo le norme stabilite ed alla regolare tenuta degli inventari.

Art. 10.

Ai Capi degli Uffici legali distaccati sono attribuite e delegate le seguenti facoltà:

1° autorizzare la istituzione o la rinuncia di liti attive, ed approvare transazioni od accettazione espressa o tacita delle sentenze di prima istanza in quanto il valore della controversia o della transazione per ciascun titolo dedotto in citazione, spese ed interessi non computati, sia contenuto infra le lire 6000 e sempre quando con la rinuncia o la transazione della lite, e con la accettazione di sentenza non ne venga pregiudicata una qualche questione di massima;

2° proporre al Capo del servizio l'accettazione, espressa o tacita, delle sentenze pronunciate dai Tribunali, da Arbitri e dai Pretori a' termini dell'art. 82 del Codice di P. C. che eccedono nelle conseguenze economiche, per ciascun titolo dedotto in citazione, le lire 6000, spese ed interessi non computati;

3° proporre al Capo del Servizio per la sua autorizzazione, i ricorsi per Cassazione e per revocazione, le azioni di nullità e di revocazione delle sentenze arbitrali, nonchè la richiesta per provocare dai Prefetti i conflitti di attribuzione;

4° esercitare le facoltà demandate dall'Ordine generale numero 30/1912 e quindi dar parere agli Uffici compartimentali del Movimento in sede sulle proposte di produrre appello avverso le sentenze dei conciliatori nelle cause relative al contratto di tra-

sporto; apporre il visto alla liquidazione delle parcelle dei delegati; esercitare sorveglianza ed, ove occorra, assistenza consultiva per le cause affidate all'Ufficio compartimentale del movimento;

5° provvedere alla disciplina punitiva del personale nei limiti del regolamento e fare le proposte al Capo del servizio per le pene superiori;

6° autorizzare la concessione dei congedi ordinari a tutto il personale dipendente e dei biglietti di servizio sulle FF. SS., buoni bagaglio e lettere di porto in conformità al regolamento;

7° provvedere direttamente o per mezzo di un agente appositamente delegato alla gestione del fondo scorta;

8° rimettere al Servizio centrale gli elenchi del personale avente diritto annualmente agli aumenti normali;

9° proporre e provocare in genere dal Capo del servizio tutti i provvedimenti e disposizioni che non rientrano nelle loro facoltà;

10° corrispondere con i Servizi, Unità speciali, con qualunque altro Ufficio e stazione per gli affari di loro competenza, e, nei casi di urgenza, anche con i funzionari distaccati, fuori della circoscrizione dell'Ufficio, dandone in tal caso contemporaneamente notizia al Capo del relativo Ufficio legale. »

Art. 11.

I funzionari distaccati hanno le seguenti attribuzioni:

1° prestare consulenza ed assistenza legale al Capo del Compartimento o della Delegazione ed agli Uffici Compartimentali o distaccati nella corrispondente circoscrizione, informando l'Ufficio legale nei casi più importanti;

2° assumere, per incarico del Capo dell'Ufficio distaccato o del Capo servizio, la rappresentanza e la difesa dell'Amministrazione ed, ove occorra, degli agenti, in cause innanzi alle Autorità giudiziarie aventi sede nella circoscrizione cui sono addetti;

3° transigere controversie ed accettare sentenze di prima istanza in quanto il valore della controversia o della transazione per ciascun titolo dedotto in citazione, spese ed interessi non computati, sia contenuto infra le lire 3000 e sempre quando con la rinuncia o la transazione della lite o con la accettazione della sen-

tenza non ne venga pregiudicata una qualche questione di massima disponendo per i pagamenti o gli introiti relativi per mezzo degli Uffici locali interessati nella vertenza.

Per le controversie di valore superiore alle lire 3000 provocheranno i provvedimenti dell'Ufficio da cui dipendono o del Servizio centrale a seconda della rispettiva competenza, informando il proprio Ufficio della definizione disposta dal Servizio stesso;

4° dar parere sulle proposte fatte dall'Ufficio compartimentale di movimento competente circa gli appelli avverso sentenze di conciliatori nelle cause relative al contratto di trasporto;

5° esercitare sorveglianza ed, ove occorra, assistenza consultiva nelle cause affidate all'Uficio compartimentale del movimento;

6° trasmettere sollecitamente al proprio Ufficio gli atti notificati al Capo del Compartimento o della delegazione, con opportuna relazione circa i primi provvedimenti presi nei casi di urgenza;

7° corrispondere con tutti gli Uffici della circoscrizione e con le Stazioni, per gli affari di loro competenza.

Art. 12.

L'accettazione delle sentenze definitive di primo grado è di competenza del Capo servizio quando la sorte capitale posta a carico dell'Amministrazione, libera da spese ed interessi, non superi le lire 20.000; del direttore generale quando la sorte stessa, superando le 20.000, non ecceda le 50.000 lire, e del Consiglio d'amministrazione quando la sorte ecceda le lire 50.000.

L'accettazione delle sentenze interlocutorie e di quelle definitive di seconda istanza, fermo il disposto degli art. 10 ed 11. è sempre di competenza del Capo del servizio quale che sia il valore della controversia. Il Servizio Legale, salvi i mezzi di resistenza che ritenga opportuni, dispone di regola per mezzo dei Servizi, Unità ed Uffici interessati, i pagamenti in forza di sentenze esecutive sia di primo che di secondo grado.

Il Capo del Servizio Legale, salva la competenza dei Capi degli uffici distaccati, di cui al successivo articolo 13, provvede alla liquidazione giudiziale o stragiudiziale delle spese ed onorari di

lite dovuti alle parti avversarie e dispone, di regola, per mezzo dei Servizi, unità od uffici interessati i relativi pagamenti.

Art. 13.

Oltre la liquidazione con le parti avversarie delle spese e competenze di procuratore a termini di tariffa o delle norme locali, gli Uffici distaccati provvedono a liquidare l'onorario di avvocato quando l'onorario stesso non eccede le lire 1500 in primo grado e le lire 3000 in secondo grado.

Eccedendosi tali limiti, la liquidazione deve essere sottoposta all'approvazione preventiva del Servizio centrale.

Alle liquidazioni di cui sopra possono anche provvedere i funzionari distaccati quando l'onorario di avvocato non superi le lire 500 in primo grado e le lire 1000 in secondo grado.

Art. 14.

Il Servizio centrale e ciascun ufficio o funzionario distaccato per le cause rispettivamente trattate, provvedono alla riscossione delle spese giudiziarie anticipate dall'Amministrazione e delle competenze di avvocato e di procuratore poste a carico delle controparti, rilasciandone quietanza a firma del Capo del Servizio, dell'Ufficio o del funzionario, e curandone l'immediato versamento nelle casse dell'Amministrazione.

Art. 15.

Tutti gli atti giudiziali di qualsiasi natura, notificati al direttore generale, od eventualmente a funzionari addetti ai servizi ed uffici che costituiscono la Direzione generale devono senza indugio essere trasmessi in originale al Capo del Servizio Legale, il quale, adottati i provvedimenti di sua competenza, li comunicherà in originale od in copia ai Servizi competenti.

Art. 16.

Tutti gli atti giudiziali di qualsiasi natura, notificati al Capo del compartimento dove risiede l'Ufficio legale, ai Capi stazione

od eventualmente a funzionari addetti ad uffici compartimentali od alle stazioni compresi nella circoscrizione di un ufficio legale, dovranno essere senza indugio comunicati in originale al Capo dell'Ufficio legale medesimo.

E' fatta eccezione per gli atti che si riferiscono alle cause di conciliazione relative al contratto di trasporto contemplato dall'Ordine generale numero 30-1912, per le quali resta fermo quanto da detto Ordine è disposto.

I Capi dei compartimenti nei quali manca l'Ufficio legale ed il Capo della delegazione delle Ferrovie Sarde dello Stato fanno tenere gli atti in questo articolo contemplati, anzichè all'Ufficio legale, al funzionario distaccato presso la propria sede.

Art. 17.

Gli Uffici legali, appena ricevuti gli atti ed emessi i provvedimenti di loro competenza, invieranno gli atti stessi in originale, in copia od in estratto agli Uffici compartimentali distaccati interessati, ed eventualmente ad altro Ufficio legale.

Devono inoltre inviare al Capo del servizio copia degli atti di citazione a comparire innanzi ai Tribunali nelle cause di prima istanza, quando la somma domandata od il valore della controversia ecceda il limite della loro competenza.

Art. 18.

Gli Uffici legali distaccati, non oltre il giorno 15 di ciascun mese, inoltreranno al Capo del servizio un prospetto dal quale risulti il numero delle cause attive e passive istituite nel mese precedente, ripartite per Autorità giudiziaria e per materia, ed accompagnato da una relazione.

La relazione esporrà riassuntivamente il lavoro dell'Ufficio nel mese, il movimento delle cause e delle transazioni, ponendo in rilievo quelle tra le cause nuove che per importanza della controversia o pel valore economico, meritano speciale attenzione, nonchè le sentenze pronunciate nel mese precedente che abbiano importanza per la questione risoluta o per il valore economico, per-

modochè il Servizio centrale abbia tutti gli elementi per predisporre poi la relazione annuale e la relazione mensile di cui all'art. 9, punto 5.

Lo stato delle cause a cui si riferisce l'art. 6 della legge 7 luglio 1907, n. 429 deve essere riportato mese per mese fino alla loro ultimazione. I funzionari distaccati riferiranno succintamente entro il 10 di ciascun mese al proprio Ufficio sull'andamento degli affari loro affidati.

Art. 19.

Gli Uffici legali ed i funzionari distaccati, prima di dar pareri e di transigere su questioni di massima precedentemente non risolute, devono interpellare il Servizio centrale. E così pure al Servizio centrale devono spedire l'originale o la copia di qualunque citazione nelle cause relative al trattamento del personale ferroviario, spettando al Servizio stesso, salva l'avocazione diretta, di fornire gli elementi e la direttiva delle difese.

Art. 20.

I Servizi, le Unità e gli Uffici dipendenti devono trasmettere al Servizio, agli Uffici legali o ai funzionari distaccati tutti gli atti e documenti occorrenti per la consultazione e per la difesa dell'Amministrazione e degli agenti.

Quando i Servizi, le Unità e gli Uffici dipendenti credono di dover procedere o resistere ad una lite, ne fanno motivata e documentata proposta al Servizio Legale centrale, agli Uffici legali o ai funzionari distaccati secondo le rispettive competenze. Gli organi dell'Amministrazione debbono sentire il parere del Servizio legale sui progetti di regolamenti, capitolati e contratti tipo, nonchè sulle transazioni per somme superiori alle lire 50.000, sulle convenzioni più importanti e sulle disposizioni di massima, che comunque intendano impartire, che creino rapporti o vincoli giuridici dell'Amministrazione stessa nei confronti dei terzi o del suo personale.

Art. 21.

Gli atti intesi ad impedire o trattenere pagamenti di somme dovute dall'Amministrazione vengono trasmessi al Servizio Legale, agli Uffici o ai funzionari distaccati, nei casi ed agli effetti previsti dalle norme vigenti (1).

Art. 22.

In caso di divergenze fra Uffici ed Uffici legali distaccati e fra i medesimi, i funzionari distaccati e gli altri Servizi od Unità ed Uffici dipendenti, questi devono promuovere la risoluzione dal Servizio centrale Legale.

Art. 23.

I Servizi, le Unità e gli Uffici dipendenti, per pareri o per la difesa delle cause — salvo per quelle di conciliazione il disposto dell'Ordine generale n. 30-1912 — devono rivolgersi esclusivamente al Servizio, agli Uffici legali ad ai funzionari distaccati e, salvo casi di assoluta urgenza, da rapportarsi tosto al Servizio o al competente Ufficio legale distaccato, non possono avere corrispondenza con i delegati ferroviari.

Art. 24.

Presso il Servizio centrale e presso gli Uffici legali ed i funzionari distaccati esistono altrettante biblioteche per uso dei rispettivi funzionari. Una dotazione annua, deliberata dal Consiglio d'amministrazione, è assegnata per il loro incremento, mediante acquisti delle più interessanti pubblicazioni di dottrina e giurisprudenza, proposti dai Capi degli Uffici centrali e distaccati ed approvati dal Capo servizio.

---

(1) Vedasi al riguardo il disposto dell'art. 6 delle Norme approvate con D. L. 6 aprile 1916, n. 449 (Boll. uff. 1916-I-302).

Le norme per il funzionamento di tali biblioteche e per l'ordinamento, la conservazione e l'uso del materiale relativo, sono dettate da apposito regolamento interno.

Art. 25.

Le disposizioni del presente ordine generale andranno in vigore dalla data della sua pubblicazione, salvo quelle enunciate negli art. 1 e 2 la esecuzione delle quali potrà essere protratta non oltre il 31 ottobre 1920.

Dalla pubblicazione del presente ordine generale sono abrogate l'ordine generale n. 2-1914 ed ogni altra contraria disposizione (1).

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 29 luglio 1920.

---

(1) Fino a nuovo ordine continueranno però ad aver vigore le istruzioni impartite colla circolare n. 10 e coll'ordine di servizio n. 45, inseriti rispettivamente a pag. 142 e 294 del Bollettino, anno 1920, Parte II.

Ordine generale N. 13.

Facoltà del capo del Servizio Movimento e Traffico e dei capi delle Divisioni Movimento e Traffico.

Il Consiglio di amministrazione nell'adunanza del 25 agosto 1920, ha approvato che i limiti fino ai quali il capo del Servizio movimento e traffico ed i capi delle Divisioni movimento e traffico sono autorizzati a provvedere alla definizione di vertenze commerciali ed allo abbuono di tasse di sosta e di magazzinaggio siano elevati nel modo seguente:

Capo del Servizio movimento e traffico. — Definizione di vertenze commerciali: L. 10,000;

Abbuono di tasse di sosta e di magazzinaggio: L. 5000.

Capi delle Divisioni movimento e traffico. — Definizione di vertenze commerciali: L. 6000;

Abbuono di tasse di sosta e di magazzinaggio: L. 1000.

Conseguentemente gli alinea 22 e 23 dell'art. 6 dell'ordine generale n. 4-1920, vengono sostituiti dai seguenti:

22. — L'abbuono giustificato di diritti di sosta e di magazzinaggio di importo eccedente la competenza delle Divisioni, ma non superiore alle lire 5000, nonchè delle sopratasse per penalità e simili d'importo eccedente la competenza delle Divisioni stesse, ma non superiore alle lire 600.

23. — La definizione delle vertenze commerciali che, eccedono la competenza delle Divisioni importino il pagamento di indennità non superiore alle lire 10.000.

— e gli alinea V e X dell'art. 5 dell'ordine generale n. 17-1912 già modificato dall'appendice n. 2 pubblicata nel *Bollettino ufficiale* n. 35-1918, vengono sostituiti dai seguenti:

V. — Liquidazione amichevole di vertenze commerciali e degli indennizzi per danni alle cose, quando l'indennità da pagare non ecceda le lire 6000 e la liquidazione non possa pregiudicare questioni di massima.

X. — Abbuono di tasse di sosta e di magazzinaggio fino all'importo di lire 1000 per spedizione.

Le suesposte modificazioni hanno effetto dal giorno della pubblicazione del presente ordine generale.

Ordine di servizio N. 98.

Servizio cumulativo con la ferrovia Ponte di Nossa-Clusone, esercitata dalla società per la ferrovia della Valle Seriana.

Dal giorno 16 settembre 1920 il servizio cumulativo esistente con la ferrovia della Valle Seriana viene esteso alla linea Ponte di Nossa-Clusone, la quale deve perciò considerarsi come una diramazione di quella ferrovia.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) si dovrà:

— a pagina 10, di contro al nome della stazione di Clusone sostituire l'indicazione della pagina 149 con *64;*

— a pagina 64 modificare come segue la quinta riga dell'intestazione:

ESERCIZIO DELLA LINEA: *Bergamo-Ponte della Selva con diramazione Ponte Nossa-Clusone;*

— nel prospetto alla pagina stessa aggiungere dopo l'indicazione della stazione di Cene:

/Clusone/Ponte Nossa-Clusone/33/G/—/P/V B (1)/
/—/—/F/—/—/—/—/—/

cancellare di contro al nome di Ponte di Nossa l'asterisco e in calce al prospetto stesso la corrispondente annotazione;

— a pagina 149 devono essere soppresse tutte le indicazioni relative alla linea Ponte di Nossa-Clusone.

Inoltre nel volume « Tariffe e condizioni per trasporto delle cose » (edizione 16 maggio 1918) di seguito alla nota 16 a pag. 142 aggiungere:

Ai trasporti da e per Clusone è applicabile una speciale sopratassa per tratti acclivi in ragione di lire 2.50 per tonn. col minimo di lire 0.50 per spedizione. Tale sopratassa è soggetta all'aumento del 200 %.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 99.

Soppressione del conto corrente per i trasporti effettuati dal Sottosegretariato di Stato per i combustibili (già Commissariato generale per i combustibili nazionali).

(Vedi ordine di servizio n. 124-1918).

In seguito alla avvenuta soppressione del conto corrente per i trasporti di materiali e mezzi d'opera, lignite, antracite, carbone, legna, ecc., effettuati per conto del Commissariato generale dei combustibili nazionali, di cui all'ordine di servizio n. 124-1918, cessano di essere in vigore i documenti di trasporto a suo tempo appositamente istituiti, aventi la fascia trasversale di color rosso ed il monogramma C.C.N.

Detti documenti non dovranno essere più accettati e da ora innanzi le spedizioni di cui trattasi saranno scortate dai documenti del pubblico, soggette alle tariffe e condizioni pei trasporti dei privati e scritturate nei registri e riassunti ordinari, senza alcuna speciale distinzione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 100.

Norme per il servizio delle nuove carrozze-saloni belvedere.

Il presente ordine di servizio annulla e sostituisce quello n. 92-1920

In alcuni treni e su alcune linee che nell'orario ufficiale saranno contradistinti con apposita indicazione, verrà quanto prima istituito uno speciale servizio con carrozze-saloni-belvedere, aventi la serie SPIz ed il numero dal 403 al 410.

L'interno di tali carrozze è diviso in due compartimenti comunicanti tra loro, uno dei quali - il più piccolo - è destinato ai fumatori. Alle carrozze si accede da due terrazzi a vetri situati alle estremità. Esistono pure due ritirate coi rispettivi lavabi e due ripostigli per bagagli.

Ogni carrozza ha 33 posti numerati, su poltrone mobili, e contiene una libreria e uno scrittoio. I finestrini sono di grandi dimensioni in modo da offrire un vasto campo di osservazione del paesaggio che il treno attraversa. Le carrozze sono poi munite d'illuminazione elettrica con apparecchio autonomo, del riscaldamento a vapore e del freno continuo tanto a vuoto che ad aria compressa.

Per il servizio delle suddette carrozze valgono le seguenti norme:

1. — *Treni con carrozze-saloni-belvedere SPIz e ubicazione di queste nei treni stessi.* - I treni nei quali devono fare servizio le carrozze-saloni-belvedere, vengono stabiliti dal Servizio movimento e traffico.

Le dette carrozze, sebbene intercomunicanti, devono viaggiare sempre in coda ai treni coi quali fanno servizio, per poter permettere l'osservazione del paesaggio anche dal terrazzo posteriore.

2. — *Scorta delle carrozze.* - Le carrozze di cui si tratta devono sempre - anche quando viaggiano fuori servizio - essere scortate da un agente del Servizio materiale e trazione, il quale agente durante il viaggio è alla dipendenza disciplinare del conduttore capo che ne segnerà il nome sul foglio di corsa insieme a quello degli altri agenti di scorta al treno.

L'agente di scorta ha l'obbligo d'indossare il vestiario uniforme prescritto per gli agenti che scortano le altre carrozze saloni e deve tenere un contegno irreprensibile sotto ogni rapporto, sia di fronte ai viaggiatori, sia di fronte al personale del treno.

Anche l'agente di servizio in coda, che prende posto in una delle estremità della carrozza, deve presentarsi con la prescritta uniforme e tenere contegno irreprensibile.

L'agente di scorta assume la custodia della carrozza, ne cura in particolar modo la pulizia, provvede alle operazioni di aper-

tura e chiusura delle porte e dei cancelletti alle estremità, non dimenticando di manovrare ogni volta le pedane destinate a coprire i vani esistenti nel pavimento dei terrazzi per l'addentrarsi della scaletta di salita; provvede all'accensione e allo spegnimento della luce elettrica dando avviso al conduttore capo nel caso che questa venisse eventualmente à mancare, alla sostituzione delle lampadine esaurite, ed in genere a tutte le altre operazioni di spettanza dei pulitori di scorta ai treni (vedasi O. di S. 49-1910).

L'agente di scorta è infine incaricato di tenere la distinta dei posti prenotati e di distribuire gli speciali biglietti di supplemento ai viaggiatori che non ne fossero già muniti, versandone, alla fine del viaggio, l'importo alla stazione ed attenendosi in tutto ciò alle norme indicate al punto 4° del presente ordine di servizio.

3. — *Occupazione di posti nelle carrozze-saloni-belvedere.* - Nelle carrozze-saloni-belvedere, sono ammessi i viaggiatori con biglietto di 1ª classe a pagamento o gratuiti (per questi ultimi vedasi il punto 7°) che presso la biglietteria della stazione dalla quale partono le carrozze, abbiano prenotato il posto per le medesime, pagando all'atto della prenotazione un supplemento di prezzo che viene stabilito in misura fissa per ciascun viaggio dalle vetture stesse effettuato, col minimo di L. 10. — I ragazzi di età superiore ai tre anni pagano uguale supplemento degli adulti.

Possono altresì prendere posto nelle carrozze in parola i viaggiatori in partenza da stazioni intermedie ed in questo caso il detto supplemento fisso viene riscosso dall'agente adibito alla scorta della carrozza.

4. — *Rilascio e registrazione dei biglietti speciali di supplemento.* - Per il supplemento fisso, sia le stazioni che mettono in composizione al treno la carrozza-salone-belvedere, sia l'agente ad essa di scorta, rilasciano appositi biglietti, sui quali sono indicati i numeri dei posti alla cui occupazione dànno diritto.

Tali biglietti sono contenuti in fascicoli a madre e figlia ciascuno dei quali è distinto dalla serie e da un numero progressivo.

Ogni fascicolo comprende 100 biglietti.

Sul biglietto, oltre all'indicazione del prezzo, sono stampate all'ingiro di tre lati, caselle numerate progressivamente da 1 a 31.

Se il biglietto viene rilasciato dalle stazioni, esse vi appongono *sul tergo* il bollo a compostore coll'indicazione della data e del numero del treno; se invece viene rilasciato dall'agente di scorta, detto agente perforerà, colla pinza di cui è munito, la casella portante il numero corrispondente al giorno del viaggio.

Le stazioni dalle quali partono le carrozze belvedere consegneranno all'agente di scorta una distinta istituita per la assegnazione dei posti e la registrazione dei biglietti emessi.

Tale distinta - chiamata foglio di accompagnamento - è suddivisa in varie caselle numerate fino a 33 corrispondentemente ai numeri dei posti nella vettura. Esistono pure altre caselle non numerate.

Di fianco all'indicazione di ciascun numero, deve scriversi la serie ed il numero del corrispondente biglietto di supplemento e nella finca successiva deve essere apposta la firma dell'agente di stazione che ha rilasciato il biglietto.

Prima della partenza del treno - e in ogni caso non più tardi di 30 minuti avanti la partenza stessa - l'agente di scorta dovrà essere in possesso del foglio di accompagnamento sul quale già sono indicati i biglietti di supplemento venduti dalla stazione e i posti assegnati. Per gli altri viaggiatori, che dopo l'avvenuta consegna del foglio d'accompagnamento all'agente di scorta, volessero occupare posti nella carrozza belvedere, il biglietto di supplemento viene rilasciato dal suddetto agente come nel caso di viaggiatori in partenza da stazioni intermedie.

A pari di quanto opera la stazione di origine della carrozza, l'agente di scorta deve registrare sulla distinta la serie e il numero dei biglietti che via via rilascia in corrispondenza dei posti occupati, controfirmando la registrazione.

Nel caso che i 33 posti siano stati tutti occupati ma che durante il viaggio se ne rendano alcuni disponibili i quali vengano poi rioccupati da altri viaggiatori, l'agente di scorta registrerà i biglietti di supplemento rilasciati ai nuovi viaggiatori nelle caselle in bianco sul foglio d'accompagnamento, indicando nella prima finca il numero del posto occupato.

Al termine del viaggio il ripetuto agente di scorta presentando all'ufficio biglietti della stazione di arrivo il fascicolo dei biglietti di supplemento, verserà l'importo di quelli venduti, ritirandone ricevuta mediante il contrassegno in uso pei versamenti effettuati dai controllori e consegnerà il foglio d'accompagnamento, completandolo con le indicazioni risultanti in fine di pagina.

5. — *Contabilizzazione dei biglietti di supplemento.* - Per la contabilizzazione dei biglietti di supplemento emessi dalle stazioni di origine delle carrozze belvedere e dei versamenti effettuati dagli agenti di scorta, le stazioni interessate riceveranno dirette istruzioni dall'Ufficio controllo viaggiatori e bagagli di Firenze.

6. — *Controlleria.* - Nell'eseguire la controlleria in queste vetture, i controllori viaggianti verificheranno anche il fascicolo dei biglietti di supplemento tenuto dall'agente di scorta, nonchè il foglio d'accompagnamento, apponendo sull'uno e sull'altro il proprio visto come d'uso.

7. — *Ammissione gratuita nelle carrozze.* - Sono ammesse a viaggiare senza pagamento dello speciale supplemento, in queste carrozze, le persone munite di speciale autorizzazione della Direzione Generale sulla carta di libera circolazione o sul biglietto gratuito. Per la prenotazione dei posti, esse sono soggette alle norme vigenti pei viaggiatori ordinari. — Sul foglio di accompagnamento verranno, in caso di ammissione gratuita, indicati gli estremi del biglietto recante l'autorizzazione e verrà pure indicato il nome del titolare del biglietto stesso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 8, 9, 26, 29, 34, 41, 42, 44 e 45.

Ordine di servizio N. 101.

Estensione di servizio nella stazione di Scorcetoli.

(Vedi ordine di servizio n. 66-1917).

Dal giorno 1° ottobre 1920 la stazione di Scorcevoli, della linea Parma-Spezia, attualmente ammessa al servizio viaggiatori e bagagli con le norme vigenti per le case cantoniere, viene abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione.

La stazione di Scorcetoli effettuerà i propri versamenti alla Cassa Compartimentale di Firenze con la periodicità di cui alla lettera D dell'elenco annesso all'O. S. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pagina 13, di contro al nome di Scorcetoli, si dovrà sostituire l'indicazione *LB* con *B* e sopprimere la stelletta.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 56, di contro al nome di Scorcetoli, nelle colonne 6 e 7, si dovrà cancellare il richiamo (6).

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli scalo marittimo (Molo trapezoidale) da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) a pag. 55, dopo il nome della stazione di Scilla, aggiungere:

Scorcetoli	Sarzana-Livorno C.le	348	Sarzana-Livorno C.le Roma Termini Cancello	683	—	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 49.

Utilizzazione e restituzione dei carri esteri.

In seguito a recenti accordi intervenuti con le Ferrovie degli Stati eredi della cessata monarchia austro-ungarica, i Capi V (utilizzazione dei carri esteri) e VI (Restituzione dei carri esteri) della Circolare n. 27 pubblicata nella 2ª parte del Bollettino ufficiale n. 22 del 27 maggio u. s., vanno parzialmente modificati come segue:

1° Nel Capo V (utilizzazione dei carri esteri) i comma da c) a g) del punto 2 ed il successivo punto 3 vanno annullati e sostituiti dal seguente testo:

c) *i carri germanici* soltanto per trasporti destinati in Germania;

d) *i carri austriaci* soltanto per trasporti destinati in Austria ed oltre, via Brennero, Innichen o Tarvisio;

e) *i carri ceco-slovacchi* soltanto per trasporti destinati in Ceco-Slovacchia;

f) *i carri serbo-croati-sloveni* soltanto per trasporti destinati in Jugoslavia per i transiti di Longatico, Piedicolle e Radice;

g) *i carri polacchi* soltanto per trasporti destinati in Polonia esclusivamente pel transito di entrata in Italia;

h) *i carri rumeni* soltanto per trasporti destinati in Romania esclusivamente pel transito di entrata in Italia;

i) *i carri ungheresi* soltanto per trasporti destinati in Ungheria, attraverso i transiti di Tarvisio, Radice, Piedicolle o Longatico;

l) *i carri della cessata monarchia austro-ungarica* soltanto per trasporti destinati in Austria, Ceco-Slovacchia, Jugoslavia, Ungheria, Polonia e Romania, attraverso i transiti di Brennero, Innichen, Tarvisio, Radice, Piedicolle e Longatico;

m) *tutti gli altri carri esteri* possono essere utilizzati soltanto per trasporti destinati a stazioni della rispettiva Ferrovia

proprietaria con istradamento per lo stesso transito di confine dal quale il carro è entrato in Italia.

2° Nel Capo VI (restituzione dei carri esteri), i comma *c)* e *d)* del punto 4 vanno annullati e sostituiti dal seguente testo:

c) *i carri austriaci marcati* Ö.St.B. al transito di Tarvisio;

d) *i carri serbo-croato-sloveni* marcati C.F.S.-S.D.Ž.-S.H.S. al transito di Piedicolle, e quelli marcati J.Ž. e P.V. al transito di Longatico.

3° In dipendenza delle su esposte modificazioni ed aggiunte, l'allegato alla circolare stessa va annullato e sostituito dall'unito allegato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Allegato alla circolare N. 49-1920.
da sostituirsi all'allegato della circolare
n. 27-1920).

Carri Francesi.

C. I. R. M. M.
Est
Etat
Guerre
Guerre-Est
Guerre-Nord
Midi
Nord
Ouest
P. L. M.
P. O.
T. P.

Carri Alsaziano-Lorenesi.

Als. Lorr.
Alsace-Lorraine.
Els. Lothr.
Elsass-Lothringen

Carri Belgi.

Belgische Staat
C. I. R. M. B.
Etat Belge
G. T.
Gand-Terneuzen
Guerre-Belge
Malines-Terneuzen
Nord-Belge

Carri Lussemburghesi.

P. H.
Prince Henri

Carri Svizzeri.

B. L. S.
B. N.
B. S. B.
B. T.
B. T. B.
C. F. F.

S. B. B.
E. B.
E. Z. B.
F. M. A.
G. T. B.
H. E. B.
H. W. B.
K. L. B.
L. H. B.
M. Th. B.
Ö. B. B.
P. B.
R. H. B.
R. P. B.
R. S. G.
R. S. H. B.
R. V. T.
S.B. B

C. F. F.
S. E. B.
S. M. B.
S. O. B.
S. T.
S. T. B.
Sense-T. B.
Sihl-T. B.
T. T. B.
Ü. B. B.

Carri Germanici.

Altona
Ausburg
Baden
Berlin
Braunschweig
Breslau
Bromberg
Cassel
Cöln
Crefelder E.
Danzig
Elberfeld
Erfurt
Eutin-Lübeck
Essen
Frankfurt
Halberstadt-Blankenburg
Halle
Hannover
K. Bay. Sts. B.
K. Sächs. Sts. E. B.
Kattowitz
Königsberg
Landes-Eisebahn
Braunschweig
Lübeck-Büchen
Ludwigshafen
Magdeburg
Mainz
Meckl. Schwerin
München
Münster
Nürnberg
Oldenburg
Pfalz B.
Posen
Regensburg
Saarbrücken
Stettin
Württemberg
Würzburg

segue *Allegato alla circolare N. 49-1920.*

Carri Austriaci.

Graz-Köflach B.
N. Ö. L. B. . . . . . . (N. Ö. Landesbahnen).
Ö. St. B. . . . . (Austriache dello Stato).
S. B. . . . . (Südbahn austriaca).
W. P. B. . . . . (Wien-Pottendorf-Wiener Neustadt).

Carri-Ceco-Slavacchi.

A. T. E. . . . . . . (Aussig-Teplitzer Eisenbahn).
B. E. B. . . . . (Buštěhrader Eisenbahn).
C. S. D. . . . . . . (Ceco-slovacche dello Stato).
C S. R. . . . . . . (Ceco-slovacche dello Stato).
Ks. Od. . . . . . . (Kassa-Oderbergi Vasut).

Carri-Serbo-Croato-Sloveni.

C. E. S. . . . . . . (Serbo-croato-slovene dello Stato).
J. Ž. . . . . (Serbo-croato-slovene dello Stato).
P. V. Barcs-Pakracz
S D. Ž. . . . . . . (Serbo-croato-slovene dello Stato).
S. H. S. . . . . . . (Serbo-croato-slovene dello Stato).

Carri Polacchi.

B. B. - W. W. . . . . . (Varsavia-Vienna).
P. K. P. . . . . . . (Polacche dello Stato).

Carri Rumeni.

C. F. R. . . . . . . (Rumene dello Stato).
N. V. V. . . . . . . (Nagyvaradi-varosi vasut).
Szv. V. . . . . (Szamosvölgyer Eisenbahan).

Carri Ungheresi.

A Cs. E. V. . . . . . (Aradi és csanádi egyesült vasutak).
D. Ny. B. V. . . . . . (Debreczen-Nyrbator).
D. V. . . . . (Südbahn ungherese).
Gy. S. E. V. . . . . . (Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.).
M. P. V. . . . . . . (Mohács-pécsi vasut).

segue *Allegato alla circolare N.* 49-1920

Carri della cessata Monarchia Austro-Ungarica.

B. L. B. . . . . (Bukowinaer Lokalbahnen).
B. N. B. . . . . (Böhmische Nordbahn).
D. Ö. St. B. . . . . . (Marca applicata erroneamente).
E. W. A. . . . . (Eisembahn Wien-Aspang).
K. F. N. B. . . . . . (Kais. Ferd. Nordbahn).
K. u. K. H. B. . . . . (Parco militare dell'Impero).
K. K. St. B. { Nord, Nordost, Nordwest, Südwest, West } (Austriache dello Stato)
K. L. B. . . . . (Kolomeaer-Lokalbahnen).
M. A. V. . . . . (Ungheresi dello Stato).
M. B. . . . . (Ferrovia militare Banjaluka-Doberlin).
Ö. N. W. B. . . . . . (Oesterr .Nordwestbahn).
P. B. V. . . . . (Pecs-barcsi vasut).
S. N. D. V. B. . . . . (Südnorddeutsche Verbindungsbahn).
St. E. G. . . . . . . (Austro-ungariche dello Stato).

N. B. — I carri Südbahn portano anche riunite le marche S. B. - D. V. - J. Z. assegnate rispettivamente alla rete austriaca, ungherese ed jugoslava di detta Società. Tali carri possono essere utilizzati per l'Austria, l'Ungheria e la Jugoslavia, fermo restando il ritorno a vuoto al transito di provenienza.

Circolare N. 50.

Passaggio da manovale a frenatore.

Il termine utile per la presentazione delle domande per il passaggio da manovale a frenatore, di cui nella circolare 42 pubblicata nel Bollettino ufficiale 33 del 12 agosto u. s., viene prorogato dal 25 agosto al 20 settembre 1920.

Circolare N. 51.

Esame di concorso a posti di capo personale viaggiante e di controllore viaggiante di 3ª classe.

Alcuni agenti che presentarono domanda per l'ammissione al concorso per 250 posti di capo personale viaggiante e di controllore viaggiante di 3ª classe, non hanno potuto partecipare alle prove scritte, pur essendo in possesso dei requisiti voluti per l'ammissione.

Per evitare che quelli fra gli agenti suddetti che per comprovati motivi, dipendenti da circostanze di servizio, non ebbero la possibilità di prendere parte alle prove scritte tenutesi il 10 giugno u. s., vengano a subire danno nello svolgimento della carriera, si è stabilito di ammetterli ad una prova scritta supplettiva e di sottoporre alle prove orali, insieme agli altri, quelli che riporteranno esito favorevole.

Gli agenti in questione dovranno presentare entro il 30 settembre 1920 nuova domanda per l'ammissione alla prova supplettiva, specificando i motivi di servizio per i quali non poterono partecipare a quella già tenutasi: le Divisioni trasmetteranno le domande per la decisione al Servizio Movimento e Traffico accompagnandole con tutte le informazioni necessarie per poter decidere.

Il Direttore generale
C. Crova.

SENTENZA

Infortunio - Occasione di lavoro - Grave negligenza o imprudenza della vittima - Mancanza del nesso di occasionalità - Inchiesta del Pretore - Sua inefficacia a costituire prova piena.

Devono considerarsi avvenuti in occasione del lavoro anche gl'infortuni che col lavoro hanno soltanto una relazione indiretta e nei quali sia concorsa la colpa degli operai. Però le negligenze e trasgressioni che trovano spiegazione nel consuetudinario svolgimento del lavoro professionale non possono essere equiparate agli atti di più grave colpa e imprudenza, estranei al compito prefisso all'operaio ed ai quali il medesimo sia addivenuto con la violazione di esplicite proibizioni, rompendo ogni rapporto di occasionalità fra lavoro e infortunio.

Le inchieste eseguite dai Pretori a norma delle disposizioni per gl'infortuni non costituiscono piena prova agli effetti del riconoscimento del diritto all'indennità.

CORTE DI APPELLO DI TORINO — 4-9 febbraio 1920 (*Est.* Messea) Cantone, *appellante*, contro Ferrovie Stato.

(*Omissis*).

DIRITTO.

Le prove testimoniali dedotte dalle Ferrovie e dai primi giudici licenziate all'esperimento sono destinate a stabilire:

1) Che il manovale Camillo Cantone il 13 maggio 1917 aveva ricevuto l'ordine di recarsi nel cortile interno della sottostazione elettrica di Bardonecchia a prendere una scala a piuoli con l'aiuto del garzone muratore della Ditta Ramella Francesco Roncati;

2) Che il predetto manovale Cantone attraversando l'ampio locale degli scaricatori 60000 volts, dove tutte le parti in tensione

sono protette da rete metallica e da ripari in ferro, in modo che non è possbile di toccarle senza deliberata volontà, permettenti quindi il passaggio senza pericolo di sorta, rimaneva qualche passo indietro rispetto al Rondati, ed essendo molto piccolo di statura saliva in piedi sul tubo che porta l'acqua agli scaricatori a zampillo, infilava la testa e le spalle tra il bordo della vasca in cemento e il tubo di ferro che fa da riparo, ed allungava il braccio a toccare lo scaricatore in tensione, provocando una scarica, nonostante che sul tubo di ferro predetto fosse appeso il cartello monitore col teschio colla dicitura «*non toccare i fili, pericolo di morte*».

3) Che l'Amministrazione delle ferrovie con appositi regolamenti ed istruzioni richiamò sempre gli operai addetti agli impianti elettrici alla scrupolosa osservanza delle norme emanate per garantire la loro sicurezza personale e la regolarità del pubblico servizio.

Gli argomenti che il Giovanni Cantone svolge nell'insorgere contro l'ammissione di queste prove sono, in compendio, i seguenti:

Essere chiaro che avendo il Cantone, in seguito all'ordine ricevuto, dovuto attraversare il salone pericoloso, il ferimento avvenne in occasione del lavoro.

Già risultava dal verbale d'inchiesta che un solo teste, il Roncati, fu presente e si limitò a vedere la fiammata che susseguì la scarica, restando ignota la causa prossima della scarica elettrica, e non potersi quindi ammettere la deduzione delle Ferrovie in quanto descrive il contegno dell'infortunato in quanto già è contradetta dal verbale anzidetto.

Che parimenti già si ha nella inchiesta stessa la descrizione della località da ritenersi più attendibile di quanto si potrebbe conseguire a mezzo di inchiesta testimoniale.

Che anche volendo ammettere la verità di quanto afferma l'Amministrazione si sarebbe trattato di semplice imprudenza dell'operaio e non di dolo e di colpa lata e quindi l'indennità sarebbe tuttavia dovuta.

Non potersi tale imprudenza invocare dalla Ferrovia colpevole essa stessa per non aver muniti di sufficiente riparo, cioè con reticolato, gli scaricatori a zampillo.

Non poter condurre a diversa opinione l'esistenza di cartello dicente di non toccare i fili, poichè fili non ve ne erano e il contatto avvenne coi zampilli.

Ma tutte queste obbiezioni non giovano, ad avviso della Corte, a dimostrare la irrilevanza delle prove dedotte dalle Ferrovie.

Le norme di interpretazione dell'art. 7, parte 1ª, della legge infortuni ricordate dall'appellante sono in sè esattissime, imperocchè la espressione infortunio che avvenisse per causa violenta in occasione del lavoro, non si applica soltanto ai sinistri che abbiano col lavoro un immediato rapporto di causa od effetto, ma è formola aperta eziandio ai casi che abbiano col lavoro una relazione indiretta. Un criterio di ragionevole larghezza inspirato ai precedenti parlamentari della legge ed ai fini di tutela della classe lavoratrice che essa si propone, deve senza dubbio presiedere alla determinazione dell'infortunio risarcibile e perciò non debbono esserne esclusi i casi in cui a produrre il sinistro sia concorsa la colpa dell'operaio, imperocchè la minore sua diligenza, gli atti di disattenzione nell'attendere al lavoro, la sua imperizia e incapacità, la meno attenta obbedienza alle norme regolamentari rientrano nella grande categoria delle cause indirette e mediate nelle quali il rapporto occasionale tra lavoro e infortunio continua a sussistere appunto perchè fu pur sempre il lavoro che determinò l'atto nel corso del quale l'infortunio si verificò, in altri termini, fu il lavoro anche se in modo indiretto ed anche se mal condotto che espose l'operaio álla azione delle cause di lesione.

Ma d'altra parte alla applicazione di questi principî deve procedersi con quei dettami di ragione che non consentano che agli atti di imprudenza e di negligenza e alle trasgressioni che possono trovare spiegazione nella consuetudinaria evoluzione di un lavoro professionale siano equiparati gli atti di più grave colpa, di più grave imprudenza, estranei completamente al còmpito prefisso all'operaio, ed ai quali il medesimo sia addivenuto colla più potente violazione di esplicite inibizioni, rompendo così nel modo più assoluto ogni rapporto occasionale tra l'infortunio e il lavoro a cui doveva attendere.

Imperocchè l'occasione che include una idea di causalità sia pure indiretta, non vuol essere confusa con la complice congiuntura che non ha, come insegnano i filologi, di comune colla cosa

se non il cadere nelle medesime circostanze di luogo e di tempo. Il fatto di un operaio che, con evidente violazione del suo dovere, tralascia il suo lavoro, interrompe la via che a tale uopo deve percorrere, o si reca a compiere un atto di cui non può a meno di intendere tutta la imprudenza e temerarietà, esorbita da ogni rapporto di occasionalità col suo lavoro perchè al medesimo non si connette neppure in modo indiretto.

Ora le deduzioni testimoniali delle Ferrovie configurano appunto una posizione di fatto rispondente alle sovra estese considerazioni, imperocchè il diciottenne operaio Camillo Cantone, portatosi alla vasca contenente lo scaricatore a zampillo, e non curando il riparo costituito da tubo di ferro e malgrado il teschio monitore colla dicitura: « *non toccate i fili, pericolo di morte* » sarebbe salito sul tubo che porta l'acqua ed infilata la testa e spalle tra il bordo della vasca in cemento e il tubo di riparo, avrebbe allungato il braccio per toccare lo scaricatore. E' evidente che questo comportamento dell'operaio esorbita dall'atto di lieve imprudenza, non è la semplice distrazione che non rompe il legame di occasionalità tra lavoro e infortunio, ma l'operato del Cantone quale ivi è descritto lo rappresenta nell'atto in cui dal lavoro completamente si distacca e si apparta per compiere un gesto di così grave imprudenza, al quale con deliberata volontà conforme si deduce, si sarebbe condotto.

Vorrebbe l'appellante, dal fatto che l'ammonimento era di non toccare i fili, indurre che l'operaio poteva considerare siccome cosa non vietata il contatto col zampillo, ma non è a dimenticare che il Cantone per quanto ancora minorenne era già, come ammette lo stesso appellante, un giovane di diciotto anni, e quindi in grado di comprendere la portata del divieto e di intendere, sopra tutto, non vedendo fili, che era al di là della sbarra di ferro che non bisognava protendersi, oltrechè conviene tenere conto di quanto è dedotto al terzo capitolo circa le istruzioni che si sarebbero di continuo impartite agli operai per la scrupolosa osservanza delle norme « emanate per garentire la loro sicurezza personale e la regolarità del pubblico servizio ».

E in cospetto di questa deduzione, di fronte alla circostanza che un riparo effettivamente sarebbe esistito, consistente nella sbarra in ferro, che un cartello coll'ammonimento predetto e col

teschio sarebbe stato apposto precisamente nel punto in cui si trovavano gli zampilli scaricatori, non si potrebbe muovere addebito alle Ferrovie se in quella sottostazione elettrica non adottò maggiori ripari, tostochè dovevano ivi recarsi solo le persone addette ai lavori e quindi informate dei pericoli.

Neppure giova all'appellante l'invocare la inchiesta, perchè per quanto sia incontestabile la importanza di questi verbali eretti dalla pubblica autorità, tuttavia non costituiscono, come è pacifico in giurisprudenza e dottrina, documenti siffattamente intangibili da escludere la possibilità di altri mezzi destinati a colmare le lacune dell'inchiesta, a rendere più completi i risultati e a rettificare occorrendo i primitivi accertamenti.

E perciò, per quanto nel verbale 21 giugno 1917 sia detto che l'unico teste presente fu il Roncati, non può escludersi in modo assoluto che altri possa avere presenziato: altresì non è neppure da escludere la possibilità di una deposizione più precisa da parte dello stesso Roncati all'infuori di quanto dichiarò all'atto della inchiesta.

Ad ogni modo pur ritenendosi, pei motivi sopra dichiarati, conchiudenti i capitoli ammessi dai primi giudici, ogni definitivo giudizio di merito deve essere riservato a quando saranno acquisiti i risultati della istruttoria ed allora soltanto potrà decidersi se si tratti o meno di infortunio risarcibile.

Che appare opportuno di pure riservare alla decisione del merito la pronuncia sulle spese alla quale il Tribunale addiverrà.

P. Q. M. — Respinte le istanze ed eccezioni in contrario, conferma la sentenza 4-10 luglio 1918 del Tribunale di Susa.

ANNO XIII – N. 39

23 SETTEMBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata*:

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(3480) 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto 22 *luglio* 1920, *n.* 1233, *che reca disposizioni per l'amministrazione civile nella Venezia Giulia e nella Venezia Tridentina* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti i RR. decreti 4 luglio 1919, n. 1081, e 24 luglio 1919, n. 1251;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione civile nella Venezia Giulia e nella Venezia Tridentina, è temporaneamente affidata a due commissari generali civili, uno con sede a Trieste e l'altro a Trento, ai quali spetteranno la vigilanza e l'alta direzione di tutti i servizi civili, governativi e locali.

Art. 2.

I commissari generali civili esercitano i poteri di Governo nella amministrazione dei territori posti oltre l'antico confine del Regno alla diretta dipendenza del presidente del Consiglio dei ministri. Possono corrispondere direttamente, quando credano opportuno, con i singoli ministri e con tutte le altre autorità del Regno.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 settembre 1920, n. 219.

Essi hanno tutte le facoltà e i poteri già conferiti ai governatori con l'ordinanza 19 novembre 1918 del capo di stato maggiore del R. esercito, nonchè quelli che, per la legislazione del cessato regime, in quanto tuttora in vigore, spettavano ai luogotenenti; provvedono al buon andamento di tutti servizi civili e al mantenimento dell'ordine pubblico.

Spettano ad essi le assegnazioni ai diversi uffici di tutti i funzionari impiegati ed agenti governativi nel territorio della rispettiva giurisdizione, nonchè la nomina di quelli temporanei.

I commissari generali civili possono intervenire al Consiglio dei ministri per gli affari riguardanti le provincie da essi amministrate e, quanto al rango di precedenza, sono considerati inscritti tra il n. 9 e il n. 10 della categoria IV del R. decreto 19 aprile 1868, n. 4349.

Art. 3.

Le spese relative ai servizi civili, alle quali non debbono provvedere gli Enti locali, graveranno sul capitolo 61-*quinquies* del bilancio del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1920-1921 e sui corrispondenti capitoli dei bilanci per gli esercizi successivi, dai quali il presidente del Consiglio, con suoi decreti, farà i prelevamenti necessari.

La erogazione delle somme viene fatta sulla base degli stati di previsione della spesa, compilati per ogni esercizio dai commissari generali civili ed approvati con decreto del presidente del Consiglio, sentito il ministro del tesoro.

Le spese, per le quali sarà istituita apposita contabilità speciale a norma di legge, saranno ordinate dai commissiari generali civili o dai funzionari da essi espressamente delegati nelle forme che essi stabiliranno.

Gli storni da capitolo a capitolo del bilancio ed i prelevamenti dal fondo di riserva e da quello delle spese impreviste sono deliberati dai commissari generali civili, i quali devono darne subito comunicazione al presidente del Consiglio per la necessaria ratifica.

Entro quattro mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario, i commissari generali civili devono presentare al presidente del

Consiglio i rendiconti consuntivi della gestione, i quali saranno allegati al rendiconto consuntivo del Ministero della guerra.

Per il controllo della gestione sono istituiti, con sede a Trieste e a Trento, due uffici staccati della Corte dei conti, secondo le norme e le modalità che saranno determinate con decreto Reale.

Art. 4.

Il presidente del Consiglio dei ministri, con suoi decreti, determinerà le indennità di carica e di rappresentanza spettanti ai commissari generali civili.

Art. 5.

Presso la presidenza del Consiglio dei ministri è istituito uno speciale ufficio col còmpito:

1° di agevolare i rapporti dei commissari generali civili con i singoli Ministeri;

2° di curare il coordinamento dell'opera di carattere legislativo o regolamentare di detti commissari, nelle due regioni Giulia e Tridentina, sia per quanto riguarda l'estensione alle nuove Provincie, da farsi con l'autorizzazione del presidente del Consiglio, mediante decreti degli stessi commissari, di legge e regolamenti vigenti nel Regno, sia per quanto concerne la sistemazione politica, amministrativa ed economica delle nuove Provincie da parte dei commissari medesimi, in relazione particolarmente al passaggio dallo stato di armistizio a quello di annessione;

3° di predisporre, sentiti i commissari generali civili o sopra proposte dei medesimi, e con la cooperazione dei Ministeri competenti per ragioni di materia, qualora non sia stata a questi direttamente devoluta la relativa trattazione, i provvedimenti che vengono conservati al Governo centrale, e cioè:

a) quelli ad esso attribuiti da espressa disposizione di leggi vigenti nelle nuove Provincie, in quanto non saranno delegati dal presidente del Consiglio agli stessi commissari;

b) quelli che implicano impegni finanziari eccedenti la disponibilità dello stato di previsione della spesa:

4° di predisporre, dopo l'annessione, sentiti i commissari generali civili o sopra proposta dei medesimi, il graduale passaggio dei servizi civili nelle nuove Provincie ai singoli Ministeri, secondo la rispettiva competenza.

Art. 6.

Per le spese inerenti all'istituzione di detto Ufficio valgono, in massima, in quanto siano applicabili, le disposizioni dell'art. 3 del presente decreto secondo le norme e le modalità che saranno determinate con successivo decreto del presidente del Consiglio. sentito il ministro del tesoro.

Art. 7.

Sono abrogati i Regi decreti 4 luglio 1919, n. 1081, e 24 luglio 1919, n. 1251, nonchè ogni altra disposizione contraria a quella del presente decreto, il quale entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 luglio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 14 *agosto* 1920, *n.* 1234, *concernente il funzionamento dell'ufficio speciale istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con l'art.* 5 *del R. decreto* 22 *luglio* 1920, *n.* 1233, *per l'amministrazione civile nella Venezia Giulia e nella Venezia Tridentina* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 22 luglio 1920, n. 1233;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Ufficio speciale, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri con l'art. 5 del R. decreto 22 luglio 1920, n. 1233, reca il titolo:

Ufficio centrale per le nuove Provincie del Regno.

Il capo dell'Ufficio centrale, nominato con decreto Reale, su proposta del presidente del Consiglio dei ministri, esercita, alla diretta dipendenza della Presidenza del Consiglio e secondo le direttive di questa le funzioni indicate nell'articolo 5 citato.

Il presidente, o in sua vece il sottosegretario di Stato alla Presidenza, esercitano, a mezzo del capo dell'Ufficio centrale, ogni altro potere spettante al Governo centrale nell'amministrazione dei territori oltre l'antico confine del Regno.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 settembre 1920, n. 219.

Art. 2.

Al capo dell'Ufficio spettano le prerogative di cui al primo capoverso dell'art. 6 del R. decreto 19 aprile 1868, n. 4349.

Art. 3.

Presso l'Ufficio centrale è costituita una Commissione consultiva.

Alla stessa possono essere sottoposti i provvedimenti di massima relativi alle nuove Provincie.

La Commissione consultiva potrà emettere voti e presentare proposte per quanto si riferisca alle nuove Provincie.

Art. 4.

Il presidente del Consiglio dei ministri nomina i membri della Commissione consultiva.

Egli è coadiuvato e sostituito nella presidenza della Commissione dal Sottosegretariato di Stato presso la Presidenza del Consiglio o dal capo dell'Ufficio centrale.

Art. 5.

La Commissione consultiva è convocata in adunanza plenaria, in riunioni di sezioni per la regione Adriatica e per la regione Tridentina, oppure in Comitati speciali per ragione di materia.

Le convocazioni plenarie si tengono a Roma, quelle delle sezioni a Trento e a Trieste, sotto la presidenza dei commissari generali civili.

I Ministeri possono delegare propri rappresentanti alle adunanze nelle quali si tratti di affari di loro competenza.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 14 agosto 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

Ordine di servizio N. 102.

Facoltà di servizio nella stazione di Catania Centrale.

A datare dal 1° ottobre 1920 la stazione di Catania Centrale viene esclusa dai trasporti a carro completo a grande velocità e piccola velocità ordinaria, in arrivo ed in partenza, delle seguenti merci: *legna da ardere, carbone vegetale, paglia, fieno, pietra calcare, cemento, concimi chimici, spazzature e legname da costruzione anche se diretto a cantieri navali.*

I trasporti stessi dovranno essere ritirati o consegnati esclusivamente alla stazione di Catania Acquicella.

L'esclusione di cui sopra non è però estesa ai trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo e in servizio di corrispondenza con la ferrovia circumetnea ed a quelli diretti o provenienti dagli stabilimenti raccordati.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pag. 20 di contro al nome della stazione di Catania Centrale si dovrà aggiungere il richiamo (9) alla lettera *G* nella colonna 8 e alla lettera *O* nella colonna 10, riportando in calce alla pagina stessa la seguente nota:

(9) Esclusi i trasporti a carro completo in arrivo ed in partenza delle seguenti merci: legna da ardere, carbone vegetale, paglia, fieno, pietra calcare, cemento, concimi chimici, spazzature e legname da costruzione anche se diretto a Cantieri Navali.

I trasporti stessi dovranno essere ritirati o consegnati esclusivamente alla stazione di Catania Acquicella.

Tale esclusione non è però estesa ai trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo e in servizio di corrispondenza con la ferrovia circumetnea ed a quelli diretti o provenienti dagli stabilimenti raccordati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 103.

Trasporti per conto delle societá cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Cooperativa di consumo fra gli impiegati ferroviari di Licata » e la « Società cooperativa di consumo fra il personale ferroviario » con sede in Frosinone, sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'Ordine di servizio n. 167-1911.

I nomi delle dette società cooperative devono quindi essere aggiunti, alla sede opportuna, nell'allegato *A*, al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 104.

Cambiamento di nome della stazione di Palo.

A decorrere dal 1° ottobre 1920, la stazione di Palo, della linea Pisa-Roma, assumerà la nuova denominazione di *Palo Cerveteri*.

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alle pagine 42 e 90 (tabella 90), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 52.

Custodia e pulizia delle carrozze.

La custodia e la pulizia dei veicoli specie del materiale dei treni viaggiatori, sono sempre assai trascurate tanto che le carrozze oltre a trovarsi generalmente in cattivo stato di manutenzione e di pulizia sono anche infestate di insetti di ogni specie.

Essendo necessario che tale stato di cose, dannoso all'igiene, agli interessi ed al decoro dell'Amministrazione, cessi per concorde sforzo di tutti, si rivolge nuovo richiamo a tutto il personale interessato per la rigorosa osservanza delle disposizioni ripetutamente impartite in materia e che si riassumono nella presente circolare.

Gli agenti del Servizio Materiale e Trazione preposti alla sorveglianza dei pulitori, i titolari delle stazioni, i dirigenti il movimento, il personale di guardia nelle stazioni, quello di scorta ai treni viaggiatori, saranno chiamati a rispondere personalmente della mancata esecuzione delle disposizioni suddette.

I funzionari dei Servizi interessati, i controllori del materiale dovranno procedere a giornalieri accertamenti segnalandone i risultati ai competenti uffici superiori ai quali spetta di attuare con prontezza i provvenimenti necessari per rimuovere ogni irregolarità o deficienza.

1) *Veicoli giacenti nelle stazioni.* — Questi veicoli, se si trovano sui binari dipendenti dal Movimento e Traffico, sono in consegna al capo della stazione, il quale dovrà provvedere alla loro continua sorveglianza per impedire che siano manomessi o servano di ricovero ad egenti ed estranei, ed assicurarsi, con visite di sorpresa e coll'esame dei libretti degli agenti assegnati alla custodia dei veicoli giacenti, della irregolarità del servizio di vigilanza.

Tutte le carrozze devono avere costantemente chiuse le porte a chiave e chiusi i finestrini.

(O. S. 181-1908; 70-1911).

2) *Guasti ed ammanchi alle carrozze e risarcimento danni.* — Le carrozze in composizione ai treni viaggiatori sono in consegna ai

conduttori capi, i quali rispondono dei guasti ed ammanchi che vi si verificano, quando non derivano da deperimento naturale, da forza maggiore, o da colpe altrui. (O. S. 181-1908).

Nelle stazioni in cui i treni hanno origine ed in quelle in cui hanno termine, nonchè nelle intermedie in cui si aggiungono o si tolgono veicoli, il capo conduttore interessato procederà ad una visita in contradditorio col verificatore per la constatazione delle avarie ed agli ammanchi al materiale componente il treno per bene stabilirne la responsabilità. (O. S. 181-1908).

Il personale di scorta deve esercitare una rigorosa vigilanza allo scopo di scoprire i responsabili delle rotture di vetri od altri danneggiamenti alle carrozze, per poter ripetere ed esigere dai medesimi il risarcimento dei danni a sensi dell'art. 11.delle « *Tariffe e condizioni pei trasporti* ». Le modalità da seguirsi in tali casi e la tariffa da applicarsi, sono stabilite dall'O. S. 197-1909, tenendo presente che i prezzi della tariffa devono essere triplicati (O. S. 79-1920).

3) *Chiusura dei finestrini.* — Nelle stazioni di origine il personale di scorta deve chiudere i finestrini dei compartimenti non occupati dai viaggiatori.

Durante il viaggio, nei treni scortati da manovale pulitore del servizio Materiale e Trazione spetta a questi la chiusura dei finestrini; il personale del treno deve sorvegliare e coadiuvarlo: in tutti gli altri treni deve provvedervi direttamente il personale di scorta a termini dell'art. 15 *c*) delle « Istruzioni per il personale dei treni ».

Nelle stazioni d'arrivo la chiusura dei finestrini deve essere fatta, di regola, dai manovali pulitori, del Servizio predetto. Quando la stazione sia priva di manovali pulitori, o questi non siano di servizio, provvede il personale di scorta.

Durante la stagione estiva dovranno essere chiuse anche le persiane ed abbassate le tendine esterne dei compartimenti vuoti.

(Circolare 39-1913; O. S. 110-1918).

4) *Pulizia delle carrozze.* — Le stazioni devono facilitare l'opera degli agenti addetti alla pulitura delle carrozze sia con l'eseguire in tempo le manovre per la composizione e ricomposizione dei treni viaggiatori, sia coll'evitare variazioni e perturbazioni nel

turno del materiale quando non siano richieste da giustificate necessità di servizio, sia infine col sollecitare il ricovero delle carrozze da pulire sui binari assegnati a tale scopo. (O. S. 158-1914).

I dirigenti di servizio devono assicurarsi che le carrozze in partenza siano nelle dovute condizioni di pulizia segnalando, a seconda dei casi, ai capi tecnici, c. verificatori, c. deposito, oppure ai capi squadra manovali od agli stessi manovali, le carrozze mal pulite o sprovviste di acqua nei serbatoi affinchè vi provvedano prontamente. (O. S. 158-1914, 110-1918).

Nelle località ove non risiedono dirigenti del Servizio Materiale e Trazione, il capo stazione deve dirigere anche il servizio di pulizia tanto se viene eseguito dai manovali del Servizio predetto, quanto se viene eseguito da agenti del Movimento, ricorrendo eventualmente alla competente Divisione Materiale e Trazione per le istruzioni del caso. (O. S. 110-1918).

Durante la corsa dei treni e quando questi non sono scortati dal pulitore, il personale di scorta deve eseguire frequenti visite alle ritirate, sia per elevare contravvenzioni a chi le insudicia e le danneggia, sia per poter segnalare alle stazioni intermedie ove la sosta è sufficiente, le ritirate bisognevoli di pulizia. (O. S. 110-1918).

Analogamente dovrà segnalare nelle stazioni intermedie i compartimenti in peggiori condizioni di pulizia.

Avvertesi per opportuna norma che recentemente è stato disposto che in ciascuna carrozza, dopo effettuata la pulizia, vengano chiuse a chiave a cura del personale del Servizio Materiale e Trazione, le porte delle ritirate, le quali non dovranno essere riaperte se non 10 minuti prima della partenza.

5) *Disinfezione delle carrozze.* — Il personale di scorta, gli ispettori di riparto ed i funzionari in genere, devono segnalare al personale di verifica le carrozze riconosciute infestate da parassiti, affinchè esse possano essere spedite subito alla disinfezione.

Per l'invio di carrozze infette od infestate a squadre di disinfezione situate in altre località, le stazioni devono utilizzare esclusivamente i treni merci.

6) *Manovali pulitori di scorta ai treni viaggiatori.* — I manovali pulitori del Servizio Materiale e Trazione di scorta ai treni sono specialmente incaricati della pulizia delle ritirate delle car-

rozze e subordinatamente alla comodità dei viaggiatori, anche di quella dei corridoi e dei compartimenti. Durante il viaggio dipendono disciplinarmente dal capo conduttore, il quale ne segnerà il nome sul foglio di corsa insieme a quelli dell'altro personale di scorta al treno (O. S. 49-1910).

Gli agenti di scorta devono sorvegliare che i manovali pulitori disimpegnino con diligenza il proprio servizio, mantengano un contegno corretto e sopratutto non chiedano mancie ai viaggiatori nè le accettino se offerte. Delle irregolarità che si rilevano debbono fare rapporto sul foglio di corsa con le norme prescritte per tutte le altre irregolarità. Analoga rigorosa vigilanza deve pure essere esercitata da funzionari del movimento e traffico e specialmente dai controllori del materiale. (O. S. 49-1910).

Gli agenti di scorta al treno ed i controllori viaggianti devono facilitare l'opera dei manovali pulitori, impedendo, per quanto è possibile, che i corridoi ed i vestiboli vengano ingombrati con bagagli od altri oggetti e ricordando ai viaggiatori il divieto di soffermarsi lungo i corridoi.

I treni attualmente scortati da pulitori risultano dal seguente prospetto:

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 8, 9, 11, 41, 42, 44, 45 *e* 46.

Num. del treno	Percorso scortato
	Linea TORINO-ROMA.
1	Torino–Roma
2	Roma–Torino
4	Sarzana–Torino
5–9	Torino–Pisa e Livorno–Roma
6	Roma–Livorno e Spezia–Alessandria
7	Alessandria–Spezia
8	Roma–Livorno; Pisa–Torino
	Linea TORINO-VENEZIA.
181–187–199	Milano–Venezia
183–189	Torino–Milano
184	Venezia–Torino
192–198	Venezia–Milano
1218	Milano–Torino
	Linea MILANO-SARZANA-ROMA.
16	Roma–Livorno e Pisa–Milano
17	Milano–Pisa; Livorno–Roma
	Linea MILANO-FIRENZE-ROMA.
21–27	Milano–Firenze e Arezzo–Roma
36–38	Roma–Arezzo; Firenze–Milano
22	Roma–Arezzo; Bologna–Milano
37	Milano–Bologna; Arezzo–Roma
	Linea TRIESTE-ROMA.
44	Roma–Arezzo; Bologna–Trieste
49	Trieste–Firenze; Arezzo–Roma
	Linea VENEZIA-BOLOGNA.
57	Venezia–Bologna
58	Bologna–Venezia
	Linea ANCONA-ROMA.
71	Ancona–Foligno
72	Foligno–Ancona

Num. del treno	Percorso scortato
	Linea BRENNERO-BOLOGNA.
67	Brennero–Bologna
68	Bologna–Brennero
2110	Trento–Brennero
2111	Brennero–Trento
	Linea BOLOGNA-LECCE.
151	Bologna–Ancona
152	Ancona–Bologna
154	Lecce–Bologna
157	Bologna Ancona; Castellamare Adr. – Lecce
158	Bari–Castellamare Adr.; Ancona–Bologna
159	Bologna–Bari
	Linea ROMA-NAPOLI-REGGIO CAL.
81	Roma–Sapri; Paola–Reggio Cal.
89	Paola–Reggio Cal.
82	Reggio Cal.–Paola; Napoli–Roma
84	Sapri–Napoli
1932	Reggio Cal.–Paola; Sapri–Napoli
1933	Napoli–Sapri
	Linea ROMA-TARANTO.
91	Roma–Taranto
92	Taranto–Roma
	Linea FOGGIA-NAPOLI.
818	Foggia–Napoli
819	Napoli–Foggia
	Linea della SICILIA.
901	Messina–Palermo
902	Palermo–Messina
911	Messina–Siracusa
912	Siracusa–Messina

Circolare N. 53.

Aumento dei diritti doganali di magazzinaggio.

(Veggasi ordine di servizio n. 248-1914).

Si riporta qui appresso il dispositivo del R. decreto-legge 8 aprile 1920, n. 500 che aumenta fino al 30 giugno 1921, ed eventualmente fino al 30 giugno 1922, i diritti doganali di magazzinaggio stabiliti dalla legge 5 luglio 1914, n. 627. (O. S. n. 248-1914).

Art. 1.

« Fino al 30 giugno 1921 il diritto doganale di magazzinaggio « per tutte le merci tanto in temporanea custodia quanto nei ma- « gazzini sotto diretta custodia della dogana, sieno esse in colli « ovvero alla rinfusa, è riscosso nella misura di cent. 10 per ogni « giorno di giacenza e per ogni quintale o frazione di quintale, « esclusi il giorno di entrata e quello di uscita dalla dogana.

« Per le merci in temporanea custodia il suddetto diritto è au- « mentato a cent. 20 dopo i 15 giorni completi di giacenza.

« Con decreto del Ministero delle finanze, di concerto con « quello per la industria, il commercio ed il lavoro il termine di « applicazione del diritto di magazzinaggio nelle suddette misure « potrà essere prorogato fino al 30 giugno 1922 se perdureranno « condizioni di ingombro dei locali doganali, tali da richiedere la « proroga del provvedimento ».

Conforme annotazione è pertanto da farsi al terzo capoverso dell'art. 103 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

In relazione a tale nuovo aumento temporaneo dei diritti di magazzinaggio doganale, si richiama in modo particolare l'attenzione delle stazioni interne e del litorale, trovantisi in località provviste di dogana, sul disposto dell'art. 106 del citato regolamento, specialmente per ciò che riguarda il computo dei diritti doganali a carico delle spedizioni, il cui svincolo ferroviario non siasi potuto ottenere.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 54.

Trasporti di spiriti e di bevande alcooliche.

(Vedi ordine di servizio n. 269-1913).

Si è rivelato che con molta frequenza vanno smarrite le bollette originarie di legittimazione scortanti trasporti di spiriti e di bevande alcooliche, dal che può derivare un sensibile danno all'erario per il caso che della bolletta originaria smarrita e venuta in possesso di persone male intenzionate si faccia indebito uso per legittimare altri trasporti di spiriti sfuggiti al controllo della finanza.

È pertanto necessario che le stazioni non trascurino mai di accertarsi che le bollette di legittimazione in parola siano sempre unite ai documenti di trasporto in modo sicuro, onde evitarne lo smarrimento, od il distacco senza lasciarne traccia.

A viemmeglio evitare poi un eventuale impiego abusivo di bollette di legittimazione, si dispone che su ciascuna bolletta di legittimazione le stazioni, oltre ad applicare il bollo ad umido recante il loro nome e la data di spedizione, prescritto dall'art. 220 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, vi scrivano anche, immediatamente sotto il detto bollo e chiaramente, il numero della spedizione alla quale la bolletta si riferisce.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

(VERDE)

Ordine di servizio N. 7 v.

Ammissione nei treni direttissimi dei viaggiatori muniti di biglietti gratuiti serie B di II e III classe.

Dal 1° ottobre 1920 l'ammissione nei treni direttissimi dei viaggiatori muniti di biglietti gratuiti serie *B* di II e III classe, risultante a pag. 459 dell'Ordine di servizio n. 69 pubblicato nel Bollettino n. 27-1920, verrà modificata come segue:

I viaggiatori muniti di biglietti gratuiti serie *B* di II e III classe sono ammessi alle stesse condizioni di percorrenza stabilite pei viaggiatori con biglietto ordinario anche nei treni direttissimi. I viaggiatori muniti di biglietti serie *B* di II classe sono però esclusi dai treni seguenti: 4, 7, 16, 17, 44 e 619.

Eccezionalmente: nel treno 4 sono ammessi i viaggiatori muniti di biglietti serie *B* di II classe diretti oltre Genova verso Ventimiglia.

nel treno 44 sono ammessi i viaggiatori muniti di biglietti serie *B* di II e III classe fra Venezia e Trieste:

nel treno 619 sono ammessi i viaggiatori muniti di biglietti serie *B* di II classe provenienti da oltre Venezia.

I viaggiatori muniti di biglietti serie *B* di III classe sono poi esclusi dal treno 36 fra Bologna e Milano, dal treno 44 fra Bologna e Venezia e dai treni 4 e 7.

Il Direttore generale
C. Crova.

ANNO XIII - N. 40 30 SETTEMBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3450) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Errata-corrige.

Nel R. decreto-legge 25 agosto 1920, n. 1184, relativo alla sistemazione del personale dell'ex-Ministero dei trasporti, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 206, sono incorsi i seguenti errori:

All'articolo 8, secondo comma, è stato richiamato l'art. 19, che non esiste nel decreto stesso, mentre invece doveva citarsi l'art. 12;

All'art. 9, dopo il primo comma, col quale l'articolo stesso doveva terminare, sono state riportate le due categorie di avventizi, distinte con le lettere *a*) e *b*), le quali invece vanno indicate dopo il primo comma del susseguente articolo 10, come quì si rettifica.

LEGGE 23 *settembre* 1920, *n.* 1271, *che concede al personale delle ferrovie dello Stato una nuova indennità di caro-viveri* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Al personale ferroviario appartenente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è concessa, in aggiunta alle indennità stabilite dalle disposizioni in vigore, una nuova indennità mensile di L. 100.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 24 settembre 1920, n. 226.

Al personale ammogliato o che abbia persone di famiglia conviventi ed a carico, minori od inabili al lavoro, è inoltre assegnata una nuova indennità mensile suppletiva in ragione di L. 0.85 giornaliere per ogni persona, compreso il coniuge.

Alle guardabarriere (donne) ed alle gerenti fermate è assegnata, in luogo delle indennità di cui ai precedenti comma, una nuova indennità mensile di L. 15, quando il congiunto a cui sono appoggiate, percepisce l'indennità di cui al decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314, nella misura intera; in caso diverso, è corrisposta una nuova indennità mensile di L. 30.

Resta abrogato l'art. 13 del Regio decreto 3 giugno 1920, numero 737.

Art. 2.

Le disposizioni di cui alla presente legge avranno applicazione a decorrere dal 1° giugno 1920, fino a tutto l'esercizio finanziario successivo a quello in cui sarà pubblicata la pace.

Esse non riguardano il personale avventizio assunto per bisogni saltuari o straordinari per il quale l'Amministrazione ha facoltà di stabilire la retribuzione ritenuta necessaria nei singoli casi. Non sono neppure applicabili al personale inviato in missione all'estero.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 23 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 5 *agosto* 1920, *n.* 1267, *che autorizza l'aumento delle tariffe per i trasporti sulle linee di navigazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 16 e 18 della legge 5 aprile 1908, n. 111 e il Nostro decreto 27 novembre 1910, n. 953 concernenti le tariffe di trasporto sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato;

Viste le leggi 19 giugno 1913, n. 641 e 23 luglio 1914, n. 742, e i decreti Luogotenenziali 18 maggio 1916, n. 689, 31 ottobre 1918, n. 1743 e 13 marzo 1919, n. 423, portanti aumenti alle tariffe anzidette;

Viste le leggi 13 giugno 1910, n. 306, 30 giugno 1912, n. 685, 22 dicembre 1912, n. 1316, 1° aprile 1917, n. 514 e il Nostro decreto 29 giugno 1913, n. 855 sui servizi marittimi sovvenzionati;

Visto i decreti Luogotenenziali 2 gennaio 1916, n. 59, 19 aprile 1916, n. 438, 1° aprile 1917, n. 511, 29 aprile 1917, n. 803, 20 settembre 1917, n. 1551 e 18 agosto 1918, n. 1303 portanti un supplemento di guerra sulle tariffe di trasporto stabilite per i servizi sopraindicati;

Considerati i maggiori oneri che gravano attualmente l'esercizio della navigazione in conseguenza degli ulteriori aumenti subiti dai prezzi dei carboni e dell'eccezionale e persistente aumento delle altre categorie di spese inerenti all'esercizio stesso;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per l'industria ed il commercio, di concerto coi ministri del tesoro, delle finanze, delle colonie, dell'agricoltura, dei lavori pubblici e delle poste e dei telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 settembre 1920, n. 227.

Art. 1.

Il ministro per l'industria ed il commercio è autorizzato ad aumentare in misura non superiore al duecento per cento:

a) i prezzi in vigore sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato per il trasporto di persone (esclusa la tassa di pontile) e di cose, risultanti dall'applicazione delle tariffe stabilite dal regolamento approvato con Nostro decreto 27 novembre 1910, n. 953, e degli aumenti portati dalle leggi 19 giugno 1913, n. 641, e 23 luglio 1914, n. 742, e dai decreti Luogotenenziali 31 ottobre 1918, n. 1743, e 13 marzo 1919, n. 423;

b) i prezzi in vigore sulle linee di navigazione sovvenzionale, concesse a private aziende — e qualunque ne sia attualmente la forma di esercizio — risultanti dall'applicazione delle tariffe massime previste dall'art. 39 del capitolato allegato *D*, alla legge 30 giugno 1912, n. 685, delle tariffe previste dagli articoli 37 e 18 rispettivamente dei capitolati *A* e *B* approvati con legge 13 giugno 1910, n. 306, e del supplemento di guerra, nella misura ora in atto per le singole aziende, stabilito coi decreti Luogotenenziali 1° aprile 1917, n. 511, 20 settembre 1917, n. 1551 e 18 agosto 1918. n. 1303, intendendosi questi estesi anche a quelle aziende che non furono in essi contemplate;

c) le tariffe previste dagli articoli 39 e 19 rispettivamente dei capitolati *A* e *B* approvati con legge 13 giugno 1910, n. 306 e dall'art. 41 del capitolato allegato *D* alla legge 30 giugno 1912, n. 685.

Art. 2.

Le esenzioni e le riduzioni nell'applicazione del supplemento di guerra previste dai decreti Luogotenenziali 1° aprile 1917, numero 511, 29 aprile 1917, n. 803, 20 settembre 1917, n. 1551 e 18 agosto 1918, n. 1303. sono soppresse.

Art. 3.

Allo scopo di ridurre le spese di esercizio della navigazione e di economizzare nel consumo del carbone, il ministro per l'indu-

stria ed il commercio è autorizzato a sospendere provvisoriamente alcune linee ed a ridurre la periodicità o l'itinerario di altre.

Art. 4.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 agosto 1920..

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — ALESSIO — MEDA — TEDESCO — ROSSI — MICHELI — PEANO — PASQUALINO-VASSALLO.

Visto: *Il Guardasigilli* FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 1° *settembre* 1920, *n.* 1264, *che modifica i commi* 2° *e* 3° *dell'art.* 36 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429, *sull'ordinamento delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 22 aprile 1905, n. 137, sull'esercizio delle ferrovie non concesse all'industria privata:

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento delle ferrovie dello Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 settembre 1920, n. 227

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

I commi secondo e terzo dell'art. 36 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sono modificati come segue:

« Le somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa sono versate presso le Regie tesorerie del Regno.

Queste somme sono tenute in conto corrente speciale fruttifero dal tesoro, giusta le istruzioni che verranno all'uopo emanate di concerto col Ministero dei lavori pubblici ».

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Anna di Valdieri, addì 1° settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — MEDA — PEANO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 19 *settembre* **1920,** *per la nomina di un consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto legge 1° settembre 1920, n.1219;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' nominato consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, con effetto dal 15 settembre 1920, il sig. gr. uff. ingegnere Andrea ALESSANDRI, ispettore superiore di 1ª classe delle ferrovie dello Stato.

Il Nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 19 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

PEANO — GIOLITTI.

DECRETO MINISTERIALE 15 *settembre* 1920, *per l'incarico della sostituzione del direttore generale delle ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il Regio decreto n. 1249 del 1° settembre 1920;

Visto il Regio decreto dell'8 settembre 1920 riguardante la nomina del direttore generale delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Il consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato sig. comm. ing. Nicolò NICOLI — ispettore superiore di 1ª classe — è incaricato della sostituzione del direttore generale delle ferrovie stesse nei casi di assenza o di impedimento.

Roma, addì 15 settembre 1920.

Il Ministro: PEANO.

COMUNICATO

In ottemperanza alla disposizione dell'art. 6 del Regolamento interno di procedura della Commissione Reale di cui all'articolo 238 R. P., si pubblicano, in sunto i ricorsi presentati alla Commissione stessa dai sottoindicati agenti:

SAMBUOINI Telemaco, assistente tecnico di 2ª classe — Ruolo L. C., vol. IV, pag. 50, n. 76.

Basandosi sulle mansioni che asserisce disimpegnare da tempo in via continuativa, ritiene aver diritto alla inscrizione nel ruolo dei segretari tecnici od in quello amministrativo.

SAVINI Savino, disegnatore — Ruolo L. C., vol. IV, pagina 41, n.

Basandosi sulle masioni che asserisce disimpegnare da tempo, ritiene aver diritto alla inscrizione nel ruolo del personale amministrativo.

BALDOCCHI Ermelindo, disegnatore — Ruolo L. C., vol. IV, pag. 39, n.

Tenuto conto delle mansioni che asserisce disimpegnare da tempo in via continuativa, chiede che venga fatto luogo alla sua inscrizione nel ruolo dei segretari tecnici.

ARDIGHI Cesare, applicato — Personale esecutivo, vol. II, pag. 114, n. 768.

Tenuto conto delle abilitazioni di cui era in possesso antecedentemente al 1°-6-918 chiede di essere inscritto nell'elenco transitorio dei sottocapi di cui all'art. 254 R. P.

Circolare N. 55.

Esame di abilitazione alle funzioni di conduttore e di conduttore principale.

Per provvedere ai bisogni che ancora si verificano nel personale dei treni è necessario procedere presso tutte le Divisioni e presso le Delegazioni di Trento, Trieste e Cagliari ad un nuovo esame per l'idoneità a funzioni di conduttore e di conduttore principale, sessione che dovrà avere inizio il 15 ottobre 1920.

Saranno ammessi a tale seconda sessione straordinaria (eccezionalmente e per una volta tanto) anche gli agenti riprovati in quattro precedenti sessioni:

a) per le funzioni di conduttore i frenatori stabili e quelli nominati in prova a tutto il 30 settembre 1920 formando due gruppi separati;

b) per le funzioni di conduttore principale i seguenti agenti che abbiano già conseguito la nomina, o che, per compiuto esperimento, abbiano acquistato titolo a conseguirla entro il 30 settembre 1920:

1° gruppo — conduttori del grado 13;

2° gruppo — conduttori del grado 14, già idonei a conduttori del grado 13;

3° gruppo — conduttore del grado 14;

4° gruppo — frenatori immessi in funzioni di conduttore grado 14 non oltre il 30 settembre 1920.

Le prove verranno regolate in base ai programmi di cui all'ordine di servizio 365-1908; eppertanto gli agenti dovranno sostenere gli esami come segue:

i frenatori di cui al punto *a*), secondo il programma valevole per l'idoneità ad ex guardafreno;

i conduttori grado 13 (1° gruppo sub *b*), nonchè i conduttori grado 14, già idonei a conduttore grado 13 (2° gruppo sub *b*), secondo il programma stabilito per l'idoneità ed ex capo conduttore;

i conduttori del grado 14 (3° gruppo sub *b*) ed i frenatori in funzione di conduttore (4° gruppo sub *b*), contemporaneamente; secondo i programmi per l'idoneità tanto ad ex conduttore quanto ad ex capo conduttore, avvertendo che non saranno riconosciuti idonei per il grado superiore qualora siano riprovati anche in una sola materia.

I conduttori principali, provenienti dagli ex capi frenatori, e non aventi le abilitazioni complete per la dirigenza dei treni saranno ammessi agli esami relativi secondo il programma per ex conduttore o per ex capo conduttore, o per entrambi, a seconda delle abilitazioni precedentemente conseguite.

Nei riguardi dell'ammissione agli esami e delle esclusioni previste dall'art. 83 R. P., si dovrà tener conto delle amnistie stabilite col R. decreto 1504 del 2 ottobre 1919 e con la circolare numero P. 51. 20. 39200 del 22 febbraio 1920, nonchè del giudizio risultante dalle note informative eventualmente modificate in base all'ultimo capoverso dell'art. 1° del R. decreto 1129 del 7 giugno 1919.

E poichè le esclusioni devono essere approvate da questa Direzione generale, le Divisioni dovranno far qui pervenire motivate proposte non oltre il 10 ottobre 1920.

Appena ultimate le prove e non dopo il 15 novembre 1920, le Divisioni trasmetteranno, unitamente all'elenco dei rinunciatari, i verbali degli esami e le graduatorie degli idonei.

Circolare N. 56.

Tasse di bollo.

A datare dal mese in corso sono entrate in vigore le disposizioni stabilite dall'art. 13 del R. D. 26 febbraio 1920, n. 167, relative alla riforma della tassa di bollo sulle ricevute, sulle note, sui conti e sulle fatture.

Pertanto la tassa di bollo proporzionale da applicarsi per

quietanza degli stipendi e delle pnnsioni pagate, a partire dal 1° settembre 1920 è di centesimi 10 per gli importi superiori a lire cinque fino a lire 100; di centesimi 20 per gli importi superiori a lire 100 fino a lire 400. Per le quietanze di importi superiori alle lire quattrocento per stipendi e pensioni, si aumenta la tassa di centesimi 5 per ogni 100 lire o frazione di cento lire.

La stessa procedura si terrà per le quietanze d'importo superiore alle lire 400 rilasciate dai Conservatori delle ipoteche, dai Ricevitori del Registro e dai Comuni per le bollette e le quietanze di tributi diretti dovuti allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni per pagamento di dazi di consumo o per quietanze non ordinarie rilasciate dalle Camere di Commercio per conto dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e delle altre pubbliche amministrazioni.

La tassa di bollo da applicarsi alle quietanze ordinarie di terzi o rilasciate dalla nostra Amministrazione a terzi è di centesimi 10 quando la somma supera le lire 5 e non le lire cento; di centesimi 20 se la somma supera le lire 100 ma non le duecento; di centesimi 30 se supera le lire 200, ma non le trecento; di centesimi 40 se supera le lire 300 ma non le quattrocento, aumentando sempre di 10 centesimi per ogni 100 lire o frazione di 100 lire fino a lire 1000.

Se invece la somma da quietanzare è superiore alle lire 1000, allora si applicherà la tassa in base a centesimi 20 per ogni 100 lire o frazione, perchè la tassa stessa va calcolata sulla base stabilita per *l'intera somma liberata* e non già scalarmente, tenendo conto della base del primo migliaio.

Così ad esempio, data una quietanza di L. 2400 la tassa di bollo deve applicarsi, non già in ragione di centesimi 10 per ogni 100 lire fino a lire 1000 e centesimi 20 per ogni 100 lire o frazione del rimanente importo, ma sibbene in ragione di centesimi 20 per ogni 100 lire o frazione di cento lire *dell'intera somma* e quindi sarà da applicarsi la tassa di lire 4,80 e non già di L. 3,80.

Si ricorda inoltre agli Uffici ed alle stazioni che le nuove tasse di bollo, quando sono d'importo non inferiore alla lira per effetto dell'art. 7 del R. D. 7 giugno 1920, n. 738, di cui la circolare a stampa n. 3074 C del 22 giugno u. s. del Servizio Segretariato, sono soggette all'aumento dell'addizionale di centesimi 5

per ogni lira di tassa principale, trascurando le frazioni, agli effetti di tale conteggio.

Tanto la nuova tassa di bollo, quanto l'addizionale del 5 % pro-mutilati, dovrebbero essere scontate mediante l'applicazione delle corrispondenti marche sulle fatture, sulle note e sui conti presentati a pagamento; ma per evitare la complicazione che sarebbe derivata dalla materiale applicazione delle marche sulle fatture si è ottenuto dal competente Ministero delle finanze che le ditte possano presentare le proprie fatture od i propri conti alla nostra Amministrazione senza l'applicazione di dette marche da bollo, *qualunque sia l'ammontare del credito*, nell'intesa che gli Uffici che emettono i relativi mandati mod. R. 14 od ordinativi di pagamento mod. R. 95 od R. 95b abbiano a trattenere sui mandati stessi, gli importi delle tasse, da accreditarsi rispettivamente ai partitari 367 e 368 *bis* d'entrata.

In tal modo sarà possibile alle Casse ed alle Stazioni di ritirare le quietanze dei creditori sui mandati e sugli ordinativi e non più sulle fatture di corredo.

Si avvertono però gli Uffici e le stazioni che per tutti gli altri pagamenti di spesa da eseguirsi, anzichè con mandati diretti, coi fondi di scorta, cogli introiti delle stazioni per piccoli acquisti diretti consentiti o con mandati di anticipazione, le fatture, le note ed i conti dovranno sempre assoggettarsi preventivamente alla tassa di bollo prescritta *mediante la materiale applicazione delle competenti marche.*

Al sottoconto sub C) « per addizionale pro-mutilati, ecc. » del conto 131 dell'entrata, partitario 368-*bis* sono da accreditarsi tutte le addizionali delle singole tasse di bollo non inferiori alla lira accreditate ai partitari 361, 367 e 368, come pure la tassa fissa di centesimi 5 pro-mutilati stabilita, per ogni biglietto di viaggio venduto e per ogni spedizione eseguita, dall'art. 4, del R. D. 27 giugno 1920, n. 982.

Per quanto concerne il riscontro della tassa addizionale pro-mutilati, si fa presente che le nuove marche da bollo d'importo non inferiore alla lira sono già vendute dall'Amministrazione delle finanze col prezzo aumentato del 5 %, ancorchè le marche stesse non rechino speciali distintivi, come previene l'art. 5 del R. D. 27 giugno 1920, n. 982.

Il Ministero delle finanze ha del pari consentito che le quietanze che si rilasciano dalla nostra Amministrazione alle Società ferroviarie e tramviarie private — colle quali si ha servizio cumulativo o di corrispondenza — o viceversa, per versamenti reciproci di somme di qualsiasi importo in *conto corrente*, siano assoggettate alla sola tassa fissa di bollo di centesimi 10 alla stregua delle lettere di accreditamento e di addebitamento, giusta l'art. 47 della tariffa generale allegato *A* al testo unico della legge sul bollo 6 gennaio 1918, n. 135.

Soggiungesi, per norma delle stazioni, che le quietanze degli assegni apposte dai mittenti delle spedizioni sullo scontrino di riconoscimento mod. Ci. 1 449-450-451 all'atto dell'incasso rivestono il carattere di quietanza ordinaria e quindi sono soggette alla nuova tassa di bollo graduata di cui la presente circolare.

Le quietanze rilasciate da agenti per l'incasso del prestito straordinario di guerra e dei mutui ordinari loro concessi dall'Amministrazione vanno soggette alla tassa di bollo stabilita per le quietanze degli stipendi degli impiegati dello Stato e non a quella più gravosa stabilita per le quietanze dei terzi nei rapporti delle Pubbliche amministrazioni.

Si avverte infine che le fatture presentate agli Uffici avanti il 1° corrente e che hanno già scontata la tassa di bollo stabilita a quella data possono essere quietanzate senza alcuna aggiunta per la nuova tassa.

Per quanto sopra è detto non è ora più necessario che le fatture vengano dalle Ragionerie trasmesse in Cassa od alle stazioni, però gli Uffici contabili cureranno che sulle fatture stesse sia sempre indicato il numero del relativo mandato di pagamento e l'esercizio cui si riferisce la spesa.

Si allega alla presente copia del prontuario compilato per l'applicazione delle nuove tasse di bollo e delle relative addizionali.

Il Direttore generale
C. Crova.

PRONTUARIO

Tasse di bollo per le quietanze degli stipendi delle buonuscite e delle pensioni.

SOMME LIBERATE	Bollo — R.D. 26-2-1920 N. 167		Addizionale — R. D. 7-6-1920 N. 738		TOTALE	
Da L. 5,01 a L. 100	—	10	—	—	—	10
» 100,01 » 400	—	20	—	—	—	20
» 400,01 » 500	—	25	—	—	—	25
» 500,01 » 600	—	30	—	—	—	30
» 600,01 » 700	—	35	—	—	—	35
» 700,01 » 800	—	40	—	—	—	40
» 800,01 » 900	—	45	—	—	—	45
» 900,01 » 1000	—	50	—	—	—	50
» 1000,01 » 1100	—	55	—	—	—	55
» 1100,01 » 1200	—	60	—	—	—	60
» 1200,01 » 1300	—	65	—	—	—	65
» 1300,01 » 1400	—	70	—	—	—	70
» 1400,01 » 1500	—	75	—	—	—	75
» 1500,01 » 1600	—	80	—	—	—	80
» 1600,01 » 1700	—	85	—	—	—	85
» 1700,01 » 1800	—	90	—	—	—	90
» 1800,01 » 1900	—	95	—	—	—	95
» 1900,01 » 2000	1	—	—	05	1	05
» 2000,01 » 2100	1	10	—	[illegible]	1	15
» [illegible] » 2200	1	10	[illegible]	[illegible]	1	20

Tasse di bollo per le quietanze ordinarie nei rapporti con le pubbliche amministrazioni

SOMME LIBERATE	Bollo — R. D. 26-2-1920 N. 167		Addizionale — R. D. 7-6-1920 N. 738		TOTALE	
Da L. 5,01 a L. 100	—	10	—	—	—	10
» 100,01 » 200	—	20	—	—	—	20
» 200,01 » 300	—	30	—	—	—	30
» 300,01 » 400	—	40	—	—	—	40
» 400,01 » 500	—	50	—	—	—	50
» 500,01 » 600	—	60	—	—	—	60
» 600,01 » 700	—	70	—	—	—	70
» 700,01 » 800	—	80	—	—	—	80
» 800,01 » 900	—	90	—	—	—	90
» 900,01 » 1000	1	—	—	05	1	05
» 1000,01 » 1100	2	20	—	10	2	30
» 1100,01 » 1200	2	40	—	10	2	50
» 1200,01 » 1300	2	60	—	10	2	70
» 1300,01 » 1400	2	80	—	10	2	90
» 1400,01 » 1500	3	—	—	15	3	15
» 1500,01 » 1600	3	20	—	15	3	35
» 1600,01 » 1700	3	40	—	15	3	55
» 1700,01 » 1800	3	60	—	15	3	75
» [illegible] » [illegible]	4	[illegible]	—	20	4	20
» 1900,01 » 2100	4	20	—	20	4	40
» 2000,01 » [illegible]	4	40	—	20	4	60

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» 2000,01	» 2100	1	05	—	05	1	10
» 2100,01	» 2200	1	10	—	05	1	15
» 2200,01	» 2300	1	15	—	05	1	20
» 2300,01	» 2400	1	20	—	05	1	25
» 2400,01	» 2500	1	25	—	05	1	30
» 2500,01	» 2600	1	30	—	05	1	35
» 2600,01	» 2700	1	35	—	05	1	40
» 2700,01	» 2800	1	40	—	05	1	45
» 2800,01	» 2900	1	45	—	05	1	50
» 2900,01	» 3000	1	50	—	05	1	55
» 3000,01	» 3100	1	55	—	05	1	60
» 3100,01	» 3200	1	60	—	05	1	65
» 3200,01	» 3300	1	65	—	05	1	70
» 3300,01	» 3400	1	70	—	05	1	75
» 3400,01	» 3500	1	75	—	05	1	80
» 3500,01	» 3600	1	80	—	05	1	85
» 3600,01	» 3700	1	85	—	05	1	90
» 3700,01	» 3800	1	90	—	05	1	95
» 3800,01	» 3900	1	95	—	05	2	—
» 3900,01	» 4000	2	—	—	10	2	10
» 4000,01	» 4100	2	05	—	10	2	15
» 4100,01	» 4200	2	10	—	10	2	20
» 4200,01	» 4300	2	15	—	10	2	25
» 4300,01	» 4400	2	20	—	10	2	30
» 4400,01	» 4500	2	25	—	10	2	35
» 4500,01	» 4600	2	30	—	10	2	40
» 4600,01	» 4700	2	35	—	10	2	45
» 4700,01	» 4800	2	40	—	10	2	50
» 4800,01	» 4900	2	45	—	10	2	55
» 4900,01	» 5000	2	50	—	10	2	60

» 1500,01	» 1600	3	20	—	15	3	35
» 1600,01	» 1700	3	40	—	15	3	55
» 1700,01	» 1800	3	60	—	15	3	75
» 1800,01	» 1900	3	80	—	15	3	95
» 1900,01	» 2000	4	—	—	20	4	20
» 2000,01	» 2100	4	20	—	20	4	40
» 2100,01	» 2200	4	40	—	20	4	60
» 2200,01	» 2300	4	60	—	20	4	80
» 2300,01	» 2400	4	80	—	20	5	—
» 2400,01	» 2500	5	—	—	25	5	25
» 2500,01	» 2600	5	20	—	25	5	45
» 2600,01	» 2700	5	40	—	25	5	65
» 2700,01	» 2800	5	60	—	25	5	85
» 2800,01	» 2900	5	80	—	25	6	05
» 2900,01	» 3000	6	—	—	30	6	30
» 3000,01	» 3100	6	20	—	30	6	50
» 3100,01	» 3200	6	40	—	30	6	70
» 3200,01	» 3300	6	60	—	30	6	90
» 3300,01	» 3400	6	80	—	30	7	10
» 3400,01	» 3500	7	—	—	35	7	35
» 3500,01	» 3600	7	20	—	35	7	55
» 3600,01	» 3700	7	40	—	35	7	75
» 3700,01	» 3800	7	60	—	35	7	95
» 3800,01	» 3900	7	80	—	35	8	15
» 3900,01	» 4000	8	—	—	40	8	40

ALTRI ESEMPI

Per L.	5000	10	—	—	50	10	50
»	10000	20	—	1	—	21	—
»	20000	40	—	2	—	42	—
»	30000	60	—	3	—	63	
»	40000	80	—	4	—	84	—
»	50000	100	—	5	—	105	—
»	100000	200	—	10	—	210	—
»	500000	1000	—	50	—	1050	—
»	1000000	2000	—	100	—	2100	—

SENTENZA

Trasporto merci a carro completo - Avaria e perdita - Verbale di accertamento - Riserve - Decadenza - Tariffa eccezionale - Carico mittente - Irresponsabilità del vettore.

La verifica della merce, richiesta dal destinatario per constatare l'avaria e le perdite, costituisce la espressione la più sicura ed efficace della riserva dell'interessato di agire contro le Ferrovie per indennizzo.

La richiesta di spedizione a p. v. e a tariffa speciale più ridotta implica necessariamente l'applicazione della tariffa eccezionale più conveniente per lo speditore in ragione del prezzo di trasporto.

Nella spedizione a tariffa eccezionale, in cui per legge il carico della merce deve essere eseguita dallo speditore, non è necessario che tale condizione risulti dalla lettera di porto.

Le operazioni relative alla esecuzione del carico includono tutto quanto è necessario al collocamento della merce nel vagone e alle altre disposizioni che convengono al genere caricato.

L'Amministrazione può istradare le merci anche per via diversa dalla più breve, conchè si applichi la tassazione corrispondente alla via più breve e restino fermi i relativi termini di resa.

Il processo verbale di verifica fa fede in ordine alle constatazioni sulle condizioni di fatto nelle quali si è eseguito il trasporto e nelle quali si trova la merce ed ugual fede deve attribuirsi alla perizia sulle cause del danno, anche nei confronti del destinatario.

CORTE APPELLO DI TORINO — Sentenza 12-18 maggio 1920 (*est.* Messea) — Ferrovie Stato contro Mossino e Proto.

DIRITTO.

Le Ferrovie fanno precedere alla questione di merito una eccezione di decadenza del Mossino dalla azione relativa alla avaria della merce, per avere egli ritirato il trasporto senza riserva, e

rilevano in argomento che nel verbale redatto dalla stazione destinataria di Torino il 12 giugno 1917, in contraddittorio del Mossino, questi avrebbe ricevuto la merce facendo riserve soltanto per il ritardo, d'onde l'applicabilità a suo riguardo dell'art. 4 delle Condizioni generali per le Tariffe speciali in cui è detto che dopo il ricevimento senza riserva da parte del destinatario non sono ammessi reclami per avarie e perdite parziali delle cose trasportate.

Osserva la Corte che nella regola suddetta, oltre a riprodursi quella posta dall'art. 134 delle generali, si contiene la conferma della norma dettata per i contratti di trasporto dall'art. 415 del Codice di commercio per cui il ricevimento senza riserva delle cose trasportate estingue ogni azione contro il vèttore. Ed è, in argomento, opportuno ricordare che mentre le Convenzioni Internazionali di Berna (art. 44) prescrivono che le riserve non abbian alcun effetto se non sono acconsentite dalla Ferrovia, per contro le ricordate disposizioni della legge commerciale e delle Tariffe ammettono le riserve senza esigere tale consenso.

Parimenti è noto che stante il silenzio delle disposizioni anzidette sul modo di esprimere le riserve, si disputa se debbono farsi per scritto o se basti la dichiarazione verbale, ma senza che occorra pronunziare in ordine a siffatta questione sulla quale son divise le opinioni dei chiosatori tanto della C. I. di Berna, quanto delle nostre leggi e tariffe, non è tuttavia a dubitare che la verifica immediata della merce, sopra tutto se voluta dal destinatario per constatarne le avarie e le perdite, costituisca la espressione la più sicura ed efficace della riserva dell'interessato di agire contro le Ferrovie per l'indennizzo.

L'importanza della verifica, la sua attitudine a significare senz'altro da parte del destinatario, in cui contradddittorio si è eseguita, l'intendimento di agire per la perdita o per l'avaria fu riconosciuta dalle stesse conferenze che elaborarono la Convenzione di Berna, perchè, come si apprende dai lavori preparatori ed è riferito dagli studiosi, fu tolta la esclusione delle riserve contenuta nel progetto del 1878 appunto perchè si pensò che le riserve potessero far comodo anche alla Ferrovia per non obbligarla ad immediate verifiche (*Marchesini* - con riferimento al *De Seignaux*).

Il quale concetto a maggior ragione è da ammettersi per i trasporti eseguiti sotto il regime delle nostre Tariffe, per le quali, come si è avvertito, vige minor rigore in tema di riserva, non esigendosi il consenso delle Ferrovie, ed al qual concetto del resto non manca l'autorevole consenso della dottrina, noto essendo che un maestro del giure commerciale (Vidari) avvertiva che se una semplice riserva o protesta è sufficiente a preservare l'azione del destinatario, a molto maggior ragione deve essere sufficiente la verificata mancanza parziale della merce, perchè in tal modo è messa fuori di dubbio la verità del fatto asserito e « lascia luogo soltanto all'indagine della causa che la produsse ». laonde lo stesso scrittore avvertiva che la mancanza o l'avaria verificata in contesto dal vettore non doveva valer meno di una semplice riserva o protesta, mentre invece dovrebbe valere di più.

L'applicazione di questi principî alla specie in esame non può essere dubbia, imperocchè il verbale di verifica 12 giugno 1917 dichiara anzitutto che fu il destinatario a chiedere « una perizia contraddittoria per assodare le precise causali e l'entità del danno », e dopo essersi registrato « il voto dei periti » si soggiunge che il destinatario « ha ritirato il trasporto dietro redazione del presente atto di cui chiede ed ottiene copia » ed infine (art. 16) alla rubrica « Osservazioni della parte interessata », questa rispose nei seguenti termini: « Si riporta alle conclusioni della perizia eseguita a Torino e fa riserva per tardata resa ». Ora basta por mente agli accertamenti peritali per convincersi che il modo di comportarsi del Mossino e le sue dichiarazioni lungi dall'includere alcuna rinuncia ad agire contro le Ferrovie ove non si fosse soddisfatto al reclamo che effettivamente, come non è conteso, presentò, esprimevano chiaramente il suo intendimento, imperocchè gli esperti con il constatare che il rallentamento dei cerchi era avvenuto per la chiusura delle sportelle delle persiane per l'anormale carico e la imperfezione delle calzatoie per non essersi, stante l'enorme distanza da percorrere, rinforzati dal mittente i cerchi e spalmate le doghe di usuale calcinatura e col dichiarare, inoltre che una parte dello spandimento dipese dal cattivo carico, non posero con tutto ciò, in essere uno stato di cose dal quale il destinatario fosse in grado di senz'altro rilevare la irresponsabilità delle Ferrovie, tanto più che non aveva prestato il suo contraddit-

torio alla compilazione della parte prima del verbale relativo alle constatazioni del giorno antecedente 11 giugno, nel quale è detto che il carico fu eseguito dal mittente.

E pertanto la riserva pel ritardo era necessaria perchè il verbale di verifica non era diretto al suo accertamento, ma non poteva avere il significato di esclusione della protesta per la parziale perdita del carico. In merito l'Amministrazione ferroviaria, nel riprodurre la difesa dai primi giudici respinta, sostiene che dovea ritenersi avere la Ditta mittente eseguito il carico e che perciò, risultando che la perdita avvenne per l'irregolare modo con cui fu eseguito e per la natura dei fusti e della merce, debba pronunciarsi la sua assolutoria dalla domanda.

Spiega inoltre l'appellante che avendo lo speditore P. M. Proto chiesta per quel trasporto a piccola velocità accelerata la tariffa speciale più ridotta, doveva discendersi a quella eccezionale 901 p. v. accelerata, siccome più conveniente per lo speditore per ragione di prezzo, in confronto a quella unica speciale a p. v. accelerata n. 50 che potesse applicarsi al trasporto di olio.

Ciò posto invoca l'art. 4 delle Norme e condizioni generali della tariffa, in cui è stabilito che le operazioni di carico e scarico sono sempre eseguite a cura e spese del mittente o del destinatario, soggiungendo che quando anche si fosse trattato della predetta tariffa speciale n. 50 p. v., ecc., sarebbe ugualmente venuto ad incombere al mittente l'obbligo del carico e ciò per l'espresso tenore delle condizioni relative a tale tariffa.

La Corte deve riconoscere che l'assunto dell'appellante è fondato.

E' innegabile invero lo stretto rapporto tra le tariffe speciali comuni, le locali e le eccezionali, talchè si può dire che formano un'unica categoria di tariffe sorte accanto alle generali e determinate sia da particolari condizioni delle merci a trasportarsi, sia dai luoghi in cui avviene il trasporto e da altre peculiari circostanze, donde una affinità tra i tre gruppi, dalla stessa legislazione ferroviaria esplicitamente ammessa col riconoscere la facoltà dell'Amministrazione di applicare le tariffe locali ed eccezionali anche in seguito a domanda generica di tariffa speciale, conforme si stabilisce nella parte 4ª, Cap. XV, delle tariffe, e chia-

ramente pur si desume dalle norme e condizioni generali delle tariffe eccezionali.

E perciò non può qualificarsi illegale il procedere dell'Amministrazione che, richiesta dalla Ditta Proto per la tariffa speciale più ridotta senz'altra specificazione e dovendo applicare quella che in ragione del prezzo tornava più vantaggiosa allo speditore, ricorse a quella eccezionale 901, con che del resto se da una parte procurò, come ne aveva il dovere, il vantaggio del richiedente, d'altra parte non ne aggravò le condizioni di eventuale responsabilità riguardo al carico, perchè anche quando si fosse tenuta nell'àmbito delle tariffe speciali comuni, avrebbe, come esattamente si è affermato dalle Ferrovie, dovuto applicare la tariffa a piccola velocità accelerata n. 50, la quale nelle annessevi condizioni generali stabilisce, al pari di quanto è dettato per le eccezionali, che « le operazioni di carico e scarico sono sempre eseguite a cura e spese del mittente o del destinatario », il quale obbligo, come si apprende da una generale disamina delle tariffe e del resto è cosa nota, si estende a tutte le tariffe speciali a piccola velocità accelerata, di modo che, conforme si avverte dagli studiosi della soggetta materia, per questi trasporti che avvengono in simili condizioni e che si riferiscono appunto alle derrate alimentari e alle altre cose contemplate in tariffe speciali (*Marchesini* n. 198), la norma per cui il carico della merce si fa dall'Amministrazione per i trasporti a grande e a piccola velocità (articoli 59 e 69 delle tariffe generali) si inverte, perchè diventa invece regola che il carico si faccia dallo speditore, nè vi è ragione alcuna di pensare (il che dopo tutto neppur si afferma dagli appellati) che tale regola non incontri anch'essa normale osservanza nella pratica. Nè (come sarà detto nell'esaminare le eccezioni della Ditta Proto) il punto di questione potrebbe incontrare diversa decisione ove si fosse dovuto applicare la tariffa speciale 106, perchè si ha pur sempre che si doveva spedire la merce a piccola velocità accelerata, colla conseguenza del carico da farsi a cura del mittente.

Non può quindi influire nella decisione della lite il fatto che la lettera di porto non fa menzione della persona che ha eseguito il carico, perchè la necessità di tale indicazione prevista dall'ultimo alinea dell'art. 69 Tariffe generali, essenzialmente si verifica nei casi in cui l'Amministrazione, valendosi della facoltà confe-

ritale dal terzo comma dello stesso art. 69, determini che il carico abbia luogo a cura e spese dei mittenti e straordinari, nel qual caso trattandosi di clausola che deroga alla regola generale la sua menzione nella lettera di vettura è necessaria perchè possa, a senso dell'articolo 392, ultimo capov., del Codice di commercio, aver effetto nei rapporti tra mittente e destinatario, mentre trattandosi di spedizione che era ovvio doversi fare a tariffa speciale (se speciale comune o eccezionale non ha, come si è visto, influenza sulla questione) a piccola velocità accelerata, l'obbligo di tale menzione più non era quanto meno di rigore perchè il carico a cura dello speditore costituiva la regola prescritta da norme e condizioni aventi efficacia di legge e non era dovuta a disposizioni emanate dall'Amministrazione in forza del mentovato articolo 69. Epperò meno esattamente si conferì dai primi giudici decisiva importanza alla omissione di una formula che più non si poteva esigere di fronte alla regola anzidetta, che era quindi superflua e fu come tale considerata nel redigere la lettera di porto, nè si poteva far luogo alle presunzioni che il carico si fosse eseguito dalle Ferrovie, quando invece le condizioni relatve ai trasporti di derrate alimentari, compreso espressamente l'olio, a tariffa speciale, sia comune che eccezionale, piccola velocità accelerata, escludono l'ingerenza dell'Amministrazione nelle operazioni di carico e la pongono a cura del mittente.

Parimenti non è a dubitare che le operazioni relative alla esecuzione del carico includono tutto quanto è necessario al collocamento della merce nel vagone ed alle altre disposizioni che appaiono necessarie per creare nel vagone quell'ambiente di ventilazione che convenga al genere del carico, limitandosi in caso di carico da eseguirsi a cura del mittente l'obbligo dell'Amministrazione a disporre a che i vagoni siano collocati in luogo in cui si possa accedere ed il carico e lo scarico si possano compiere; e perciò il rilievo fatto dai periti che « il carro fu tenuto chiuso alle « portelle delle persiane e che in conseguenza del forte caldo i « cerchi avrebbero ceduto », non può riferirsi alle Ferrovie, le quali naturalmente ricevettero il vagone caricato nelle precise condizioni in cui lo aveva posto la Ditta speditrice, alla quale veniva ad incombere la responsabilità del modo onde il vagone si era disposto per la esecuzione ed il trasporto del carico.

Ne consegue adunque che il cattivo carico che fu la causa prima ed essenziale dello sperdimento dell'olio non può addebitarsi alle Ferrovie, e che perciò sia da applicarsi alle medesime il principio ricevuto in giurisprudenza e dottrina, per cui il vettore non è tenuto ai danni se la perdita delle merce fu causata dal fatto del mittente che, obbligato al carico lo eseguì in una maniera non rispondente all'obbligo della conservazione della merce medesima; nè a tacere che la irregolarità del carico, descritto quanto alla normale posizione dei fusti nei verbali 31 maggio e 6 giugno 1917, oltre ad essere aggravato dalla chiusura dei portelli delle persiane lo fu pure dal fatto, eziandio rilevato dai periti, che non si rinforzarono i cerchi e non si spalmarono le doghe « di usuale calcinatura che si adopra pei fusti da olio » precauzione che « per l'enorme distanza da percorrere il mittente avrebbe dovuto osservare ».

Senonchè si obbietta dal Mossino che a Civitavecchia, avvertito lo spandimento, il carico fu sistemato così male da non impedire la più grave perdita che si ebbe nel tratto Civitavecchia-Piacenza e che inoltre invece di far proseguire il carro direttamente per la via più breve Pisa-Genova Spezia-Torino, lo si fece passare da Piacenza allungando in tal modo notevolmente la via a percorrere.

Ma al primo appunto rispondono i verbali di Civitavecchia e Piacenza dai quali risulta che il carico fu tosto sistemato colla calzatoie di legno che si trovarono disponibili, e con sassi, e che si diedero gli altri provvedimenti che l'urgenza del caso richiedeva e che ancora a Piacenza lo stesso perito Garetti restrinse i cerchi stessi con chiodi. Fanno fede insomma questi verbali che si avvisò con prontezza ai ripari, dal che è ragionevole indurre che siasi evitato un più rilevante spandimento, pur essendo ovvio che trattandosi di cerchi di legno che si erano allentati, nessun provvedimento poteva impedire che l'olio continuasse a disperdersi e che anzi si aggravasse progressivamente, durante il viaggio, l'inconveniente. Ed è notevole quanto si avvertì nel verbale eretto a Civitavecchia che cioè: « lo spandimento non si può far « cessare completamente, dato lo stato dei fusti chè per essere « riparati radicalmente dovrebbero essere prima vuotati, cosa che « non si stima opportuno e conveniente al destinatario ». Appena

poi è necessario notare che trattandosi di merce in viaggio, data la distanza nonchè l'urgenza di provvedere, non era possibile aver la presenza dell'interessato, avuto presente che la legge (art. 135 tariffa) lungi dall'esigerla in modo assoluto la richiede solo « per quanto è possibile ».

Parimenti per quanto concerne il percorso tenuto dal treno, alla cui composizione concorreva il vagone in questione, alle obbiezioni degli appellati risponde l'art. 41 della legge 7 luglio 1907 sull'esercizio di Stato delle ferrovie dal quale si rileva che l'Amministrazione può istradare le merci anche per via diversa dalla più breve quando, essendo in possesso delle spedizioni, sia in grado di farle giungere, sulle linee sue a destinazione, con che si applichi la tassazione corrispondente alla via più breve, e fermi restando i termini di resa. Adduce l'Amministrazione le ragioni di servizio per cui si addivenne all'istradamento per Piacenza, consistenti nella necessità di sollevare le stazioni di Genova, e la linea a semplice binario del litorale Spezia-Genova, quali motivi appaiono pienamente attendibili, mentre non si possono accogliere le supposizioni di puro artificio adottate per poter invocare il transito in provincia dichiarata in stato di guerra, visto che come si dimostra, nessuna responsabilità aveva incontrato l'Amministrazione per il carico, e che anzi aveva a Civitavecchia provvisto con quei modi che le erano possibili a porre riparo allo spandimento.

Le premesse considerazioni dimostrano altresì la irrilevanza degli interrogatori dedotti dal Mossino in prima sede imperocchè dai verbali di verifica risulta che si cercò in tutti i modi ritenuti possibili ovviare all'inconveniente, e che si ritenne siccome il minore inconveniente di far proseguire il carro a destinazione. Parimenti è irrilevante quanto dedusse per testi la ditta P. M. Proto che cioè per l'ammanco d'olio fu punito il guardia merci della stazione di Catanzaro, non potendosi da ciò indurre che il carro siasi contrariamente alla regola per le spedizioni a piccola velocità accelerata tariffa speciale, eseguito dalle ferrovie e poichè, possono essere di varia natura i motivi che, anche in relazione al vagone in discorso, poterono per avventura determinare la punizione con multa di un guarda merci, se ne evince la in-

concludenza di una deduzione per testi priva a riguardo, di qualsiasi specificazione.

Ritenuto quanto al ritardo pel quale il Mossino prese riserve che avverso il quadro computo dei termini di resa prodotto dalle ferrovie dal quale risulta che malgrado il più lungo percorso si ebbe il vantaggio di ore 164, non si è dagli appellati fatto alcuna specifica obbiezione atta ad invalidarne i risultati e a dimostrarne l'inesattezza, e quindi l'appunto di ritardato arrivo deve ritenersi infondato.

Deve pertanto accogliersi l'appello delle ferrovie pronunciandone l'assolutoria della domanda del Mossino, e ponendo a carico di quest'ultimo le spese del suo giudizio.

Chiede il Mossino che ove si pronunci l'assolutoria della Amministrazione ferroviaria si condanni la ditta P. M. Proto alla rifusione del danno in lire 3596.30 contro la qual domanda si difende la ditta Proto negando ai verbali di verifica ogni forza probatoria nei suoi confronti, sostenendo che dopo tutto la sua responsabilità non potrebbe estendersi oltre i chilogrammi 86, risultanti perduti al giungere del vagone a Civitavecchia e che infine neppure questa limitata responsabilità potrebbe aver luogo perchè la merce venne da lei venduta a Mossino franco stazione e non franco vagone Catanzaro, di modo che il carico si sarebbe in ogni evento da lei eseguito come mandataria gratuita o gestione di negozio del Mossino e non come venditrice, ed inoltre perchè per espressa stipulazione contrattuale la merce viaggiava a rischio e pericolo del committente Mossino. Sulle quali pattuizioni dedusse un capitale per testi e per interrogatorio; proponendosi pure di stabilire a mezzo di testimoni la solida struttura e perfetta conservazione dei fusti.

Ora per quanto concerne il carico si è già dimostrato non potersene ascrivere la responsabilità alle ferrovie dalle quali non fu eseguito, del pari che fu chiarito che lo spandimento dell'olio era dovuto al modo col quale fu eseguito il carico stesso e che per l'allentamento dei cerchi i provvedimenti adottati a Civitavecchia se potevano ovviare ad una perdita più grave, non valsero tuttavia ad impedire l'ulteriore e progressivo sperdimento dell'olio.

Posto poi che fosse vero quanto deduce la ditta Proto circa

il viaggio della merce a rischio del committente e la vendita franco stazione, non potrebbe derivarne tuttavia la irresponsabilità della ditta stessa per il cattivo carico da lei eseguito, sia perchè trattandosi di mandato commerciale la presunzione di gratuità è esclusa dall'art. 349 cod. comm. sia perchè riuscirebbero al caso applicabili le sanzioni poste dagli articoli 354 e 356 dello stesso codice.

Obbietta ancora la ditta Proto, nelle note d'udienza, non essere provato che si trattasse di vagone completo, ma il dubbio non ha ragione di essere, trattandosi di circostanza che non diè luogo a contestazioni, e che al postutto si trova accertata nel verbale di verifica eretto alla stazione di Piacenza. Così pure essendo fuor di contesa, e risultando dalla lettera di porto che la richiesta ora fatta per un trasporto a piccola velocità accelerata valgono a dirimere le eccezioni della P. M. Proto le considerazioni già svolte circa il carico da eseguirsi a cura del mittente, ne hanno quindi influenza in causa le sue obbiezioni, circa la eventuale applicabilità della tariffa speciale n. 106.

Neppur giova alla stessa ditta il voler stabilire la buona confezione dei fusti perchè in questa causa non si tratta della maggiore o minore robustezza dei fusti, bensì del modo col quale furono collocati nel carro e delle condizioni in cui il medesimo fu disposto riguardo alla ventilazione.

Si era in prima sede dedotto ad interrogatorio dal Mossino alla ditta Proto che il carico del vagone si era da lei stesso eseguito, ma dopo i sovra svolti riflessi anche questo incombente rimase inutile.

Del pari non ha giuridico valore il rifiuto della ditta Proto di riconoscere l'attendibilità dei verbali di verifica: a quel proposito basti ricordare che per principio oramai pacifico di giurisprudenza il processo verbale eretto nella conformità voluta dalle tariffe, fa fede in ordine alle constatazioni relative alle condizioni di fatto nelle quali si è eseguito il trasporto e nelle quali si trova la merce, e che ugual fede deve attribuirsi alla perizia sulle cause del danno.

Nè tale efficacia probatoria vien meno nei confronti del mittente del quale naturalmente non era possibile avere la presenza.

Ritenuto quanto alle somme dimandate dal Mossino, che

avendo questi in prime cure dedotto un interrogatorio alla ditta P. M. Proto per farne risultare che la merce giunse a Torino con un ammanco di kg. 1207 aventi un valore di lire 3596.30 deve il medesimo ammettersi, non avendosi dati precisi e sufficienti in causa per stabilire l'ammontare del danno.

Ritenuto che le spese sostenute dalle ferrovie devono, nei rapporti con le ferrovie stesse porsi a solidale carico del Mossino e della ditta P. M. Proto.

Che per contro la stessa ditta P. M. Proto deve rifondere al Mossino le spese da lui sostenute in primo ed in secondo giudizio, comprese quelle che il Mossino solidariamente col Proto è condannato a rimborsare alla Amministrazione ferroviaria, non essendo il caso, in ordine alle spese, di soprassedere ad una pronuncia sulla quale non può influire l'ulteriore corso del giudizio destinato ad accertare l'entità del danno.

Per questi motivi ecc.

ANNO XIII - N. 41

7 OTTOBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3637) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Errata-corrige.

Nella pubblicazione del R. decreto 8 luglio 1920, n. 973, che apporta modificazioni a quello 2 settembre 1919, n. 1588, relativo alla sistemazione del personale avventizio delle ferrovie dello Stato, avvenuta nel n. 167 della *Gazzetta ufficiale* al 4° capoverso del punto 4° del decreto stesso, è stato stampato:

« Detti agenti saranno nominati in prova collo stipendio iniziale delle tabelle organiche del grado 2° » mentre invece doveva dirsi del grado 11° (undecimo), come è indicato nel testo originale.

LEGGE 26 *settembre* 1920, *n.* 1311, *concernente la proroga straordinaria del termine per la presentazione del rendiconto generale consuntivo dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio* 1919-1920 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il termine per la presentazione del rendiconto generale consuntivo dell'amministrazione dello Stato, fissato dall'art. 27 del testo unico di legge 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3ª) è prorogato, per il rendiconto dell'esercizio 1919-1920, a tutto il mese di giugno successivo alla chiusura dell'esercizio stesso.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 1° ottobre 1920, n. 232.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 26 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

LEGGE 26 *settembre* 1920, *n.* 1312, *contenente provvedimenti per la linea ferroviaria Civitavecchia-Orte* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo è autorizzato a sciogliere la convenzione 26 aprile 1919 con la Società elettro-ferroviaria italiana per la ferrovia Civitavecchia-Orte, ed a concedere, in deroga alle modalità dell'art. 2 della legge 12 luglio 1908, n. 444, alla Società stessa la detta ferrovia in sola costruzione alle seguenti condizioni generali:

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 2 ottobre 1920, n. 233.

---

a) la concessione della costruzione comprenderà in un primo tempo soltanto la sede stradale e i fabbricati e successivamente l'armamento e il completamento della linea;

b) il corrispettivo di ciascuno dei due gruppi di opere sarà rappresentato dalla corresponsione alla Società concessionaria di cinquanta annualità, comprensive degli interessi e dell'ammortamento della spesa risultante dalla stima dei lavori allegata al progetto esecutivo.

Tale sovvenzione potrà essere corrisposta anche per quote, secondo il progresso dei lavori, in base a regolari certificati di avanzamento;

c) qualora le mutate condizioni del costo della mano d'opera e delle materie prime siano tali da portare un aumento o una diminuzione superiore al 15 per cento dell'importo complessivo di una o più delle categorie di opere secondo la stima allegata al progetto esecutivo, sarà in facoltà, rispettivamente della concessionaria e dell'amministrazione governativa, di chiedere la revisione della misura del sussidio;

d) oltre le facilitazioni fiscali consentite dalle leggi vigenti, potrà essere accordata alla concessionaria la registrazione col pagamento del solo diritto fisso, degli atti di cessione e vincolo della sovvenzione governativa.

Art. 2.

L'ammontare della sovvenzione per la ferrovia Civitavecchia-Orte resta al di fuori dei limiti d'impegno di cui all'art. 8 del decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 26 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

LEGGE 26 *settembre* 1920, *n.* 1322, *concernente l'approvazione del trattato di pace concluso fra l'Italia e l'Austria a S. Germano il* 10 *settembre* 1919 *e l'annessione al Regno dei territori attribuiti all'Italia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

L'art. 1 del R. decreto 6 ottobre 1919, n. 1804, è convertito in legge.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al qui annesso Trattato di pace concluso fra l'Italia e l'Austria a Saint-Germain-en Laye il 10 settembre 1919 e le cui ratificazioni furono depositate il 16 luglio 1920.

Art. 3.

I territori attribuiti all'Italia con questo Trattato e con gli atti successivi fanno parte integrante del Regno d'Italia.

Art. 4.

Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare nei territori annessi lo Statuto e le altre leggi del Regno e ad emanare le dispo-

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 1° ottobre 1920, n. 232.

sizioni necessarie per coordinarle colla legislazione vigente in quei territori e in particolare con le loro autonomie provinciali e comunali.

Art. 5.

Con decreto Reale sarà dichiarato il giorno in cui dovrà considerarsi cessato, per ogni effetto, lo stato di guerra, e saranno determinate le modalità per il passaggio allo stato di pace.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 26 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SFORZA — ROSSI — FERA — FACTA — MEDA — BONOMI — SECHI — CROCE — PEANO — MICHELI — ALESSIO — LABRIOLA — PASQUALINO-VASSALLO — RAINERI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 14 *agosto* 1920, *n.* 1286, *concernente il « Servizio idrografico » istituito alla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici e presso il Consiglio superiore delle acque* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti i decreti Luogotenenziali 17 giugno 1917, n. 1055, 25 ottobre 1917 e 21 giugno 1919, con i quali fu istituito un Servizio generale per la raccolta delle osservazioni idrografiche e meteo-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 settembre 1920, n 228

rologiche con apposite sezioni autonome presso determinati uffici del genio civile e con un ufficio tecnico centrale idrografico;

Visto il Nostro decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, sulle derivazioni e utilizzazioni di acque pubbliche;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro per l'interno, e con i ministri segretari di Stato per le finanze, per il tesoro, per l'agricoltura, per l'industria e il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Resta stabilmente istituito alla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici e presso il Consiglio superiore delle acque, un servizio idrografico, al cui ordinamento e funzionamento si provvederà con le norme del Regolamento per l'esecuzione del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2161.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Anna di Valdieri, addì 14 agosto 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA — ALESSIO — MICHELI — FACTA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 1° *settembre* 1920, *n.* 1336, *che sopprime la Commissione per la valutazione dei danni di guerra e istituisce presso il Ministero del Tesoro un comitato interministeriale determinandone le attribuzioni* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 17 agosto 1919, n. 1613, con cui si istituisce una Commissione incaricata di valutare i danni cagionati dalle operazioni di guerra, in relazione alle disposizioni dei Trattati di pace e di provvedere ad altri compiti, relativi al risarcimento dei medesimi danni.

Ritenuto che per effetto degli accordi internazionali intervenuti a Spa il 16 luglio 1920, che stabiliscono le percentuali di ripartizione fra gli Alleati delle indennità da corrispondersi dagli Stati ex-nemici, si rende non più necessario l'ulteriore svolgimento della maggior parte dell'attività della predetta Commissione.

Letto il decreto del presidente del Consiglio dei ministri in data 11 marzo 1920, col quale si regolano i rapporti con le varie Amministrazioni centrali della sezione istituita a Roma dalla Delegazione italiana alla Commissione delle riparazioni pei danni di guerra;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Commissione istituita col R. decreto 17 agosto 1919, n. 1613 è abolita.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 ottobre 1920, n. 233.

Art. 2.

E' istitutito presso il Ministero del tesoro un Comitato interministeriale, presieduto dal ministro del tesoro e composto dai ministri dell'industria e commercio, dell'agricoltura, delle terre liberate e dei lavori pubblici, per approvare i programmi delle richieste delle materie prime, dei materiali di costruzione, del bestiame e delle altre merci da presentarsi agli stati ex-nemici, in conformità dei trattati di pace, in conto delle riparazioni dei danni di guerra.

In caso d'impedimento o di assenza i ministri potranno delegare speciali loro rappresentanti.

I programmi delle richieste anche se provocate da domanda di privati saranno preparati dalle singole amministrazioni suddette e dalle altre interessate, ciascuna nei limiti della propria competenza e rimessi al ministro del tesoro pel loro coordinamento.

Art. 3.

Con decreto del ministro del tesoro sarà provveduto all'ufficio di segreteria del Comitato.

Art. 4.

La segreteria del Comitato assumerà tutte le informazioni necessarie dalla sezione della delegazione italiana alla Commissione delle riparazioni ed esaminerà col suo concorso i quesiti inerenti ai detti programmi, tenendo conto delle direttive, che la Delegazione italiana darà alla Sezione.

Le singole amministrazioni si rivolgeranno ugualmente alla predetta sezione per averne norma nella compilazione dei programmi di loro competenza ai riguardi della Commissione delle riparazioni.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 1° settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 7 *settembre* 1920, *n.* 1299, *che aumenta le tariffe pei viaggi sulle ferrovie dello Stato nei giorni di domenica* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto l'ultimo capoverso dell'art. 62 legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Considerata la necessità di rendere più facile e sollecita la determinazione e riscossione, per ogni biglietto, dell'aumento del 20 % per i viaggi domenicali, stabilito dall'art. 4 del R. decreto-legge 8 aprile 1920, n. 410, mantenendone tuttavia invariati nel complesso gli effetti finanziari;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 settembre 1920, n. 230.

lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, dell'agricoltura, dell'industria e commercio e del lavoro;

Abbia decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le quote di aumento previste dall'art. 4 del R. decreto-legge 8 aprile 1920, n. 410, sono le seguenti:

a) L. 0,75 per i biglietti di prezzo fino a L. 5;
L. 1,25 per i biglietti di prezzo da L. 5,05 a L. 10;
L. 2,50 per i biglietti di prezzo da L. 10,05 a L. 20;
L. 5 per i biglietti di prezzo da L. 20,05 a L. 30;
L. 7,50 per i biglietti di prezzo da L. 30,05 a L. 50;
L. 12,50 per i biglietti di prezzo da L. 50,05 a L. 100;
L. 25 per i biglietti di prezzo da L. 100,05 ed oltre

per i viaggi iniziati sulle linee delle ferrovie dello Stato, secondo l'orario dei treni, entro il periodo dalle ore 3 alle 24 della domenica che si compiono entro il periodo stesso;

b) L. 7,50 per la 1ª classe;
L. 5,00 per la 2ª classe;
L. 2,50 per la 3ª classe;

per i viaggiatori che, fruendo del diritto di fermate intermedie, effettuano parte del viaggio nei limiti di tempo indicati al punto *a*), e per i viaggiatori provvisti di biglietti di abbonamento ordinari di cui l'allegato n. 6 delle tariffe e condizioni pei trasporti, o di abbonamento a tariffa locale n. 8, che si servono dell'abbonamento per viaggiare nei limiti di tempo precitati;

c) L. 5 per la 1ª classe;
L. 2,50 per la 2ª classe;
L. 1,25 per la 3ª classe;

per i viaggiatori provvisti di biglietti di abbonamento di cui gli allegati n. 6-B e 6-C alle tariffe e condizioni pei trasporti che si servono dell'abbonamento per viaggiare nel periodo di tempo indicato al punto *a*).

Sono esenti dal pagamento delle soprattasse di cui ai punti

b) e *c*) i viaggi effettuati con biglietti di abbonamento emessi con decorrenza anteriore al 16 aprile 1920.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore 10 giorni dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge unitamente al R. decreto-legge 8 aprile 1920, n. 410.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 7 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA — MICHELI — ALESSIO — LABRIOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

COMUNICATO

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Consiglio di amministrazione, nell'adunanza del 4 giugno 1920, ha dichiarato d'ufficio dimissionaria, dalla data stessa, in applicazione del punto 3° dell'art. 165 del citato Regolamento, la scrivana ALCESTE IMPERATORI (128925) per essere la medesima rimasta arbitrariamente assente dal servizio oltre dieci giorni a decorrere dal 6 febbraio 1920.

Appendice N. 7 all'ordine generale N. 4-1918.

Indennità di malaria.

In applicazione dell'articolo 88 delle Disposizioni sulle competenze accessorie approvate con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393 ed in base alle constatazioni fatte dal Servizio Sanitario:

a) si pubblica con la presente appendice la classificazione (allegato *A*) delle zone malariche esistenti sulle linee delle ferrovie della Sardegna passate allo Stato, da valere per la corresponsione, a datare dal 1° luglio 1920, delle indennità stabilite dal Capo VI delle disposizioni citate e dall'ordine generale 4/1918 al personale delle linee anzidette, in conformità dell'art. 6 (penultimo comma) del Regio decreto 21 dicembre 1919, n. 2550;

b) si modifica, in applicazione del Regio decreto 8 luglio 1920, n. 1024, e quindi con effetto dal 13 agosto c. a., la classificazione malarica stabilita dall'ordine generale 4/1918 per i tratti e le stazioni della linea Napoli-Battipaglia-Potenza-Metaponto risultanti dall'unito allegato *B*, nel modo indicato nel prospetto stesso;

c) si modifica, infine, la classificazione stabilita dall'ordine generale 4/1918 e dell'appendice n. 4 dell'ordine generale stesso, per i tratti e per le stazioni delle linea Avellino-Benevento risultanti dall'unito prospetto *B* nel modo indicato nel prospetto stesso.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 10 *settembre* 1920..

ALLEGATO A

Classificazione delle località malariche (art. 88 D. C. A.)

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza della tratta	Fabbricati compresi nelle zone di malaria			Classificazione delle zone di malaria
				Stazioni e fermate	Case cantoniere		
	dal chilom.	al chilom.			dalla	alla	
Cagliari–Golfo Aranci	0 + 000	2.049	2.049	Cagliari	0 + 998		*lieve*
	2 + 049	18 + 788	16.739	Elmas–Assemini–Decimomannu	2 + 541	18 + 650	*grave*
	18 + 788	27 + 301	8.513	Villasor	20 + 471	27 + 213	*lieve*
	27 + 301	126 + 282	98.981	Serramanna – Samassi – Sanluri Reali–S. Gavino–Pabillonis– Uras – Marrubiu – Oristano–Simaxis–Solarussa –Bauladu–Paulilatino . . .	28 + 597	125 + 667	*grave*
	126 + 282	137 + 058	10.776	Abbasanta	126 + 774	136 + 200	*lieve*
	137 + 058	310 + 869	173.811	Borore–Birori–Macomer–Campeda – Bonorva – Giave–Torralba – Mores– Chilivani–Fraigas–Oschiri–Berchidda–Monti–Enas–Terranova–Marinella–Golfo Aranci	137 + 116	305 + 578	*grave*
Chilivani–Porto Torres	0 + 000	66 + 557	66.577	Chilivani – Ardara – Ploaghe – Campomela – Scala di Giocca–Tissi–Caniga–Sassari– Sant'Orsola – S. Giorgio–S. Giovanni–Porto Torres .	0 + 393	65 + 936	*grave*
Decimomannu Iglesias	0 + 000	20 + 965	20.965	Decimomannu– Uta–Siliqua	3 + 909	20 + 745	*grave*
	20 + 965	29 + 734	8.769	Musei–Villamassargia .	22 + 960	26 + 878	*lieve*
	29 + 734	37 + 769	8.035	Iglesias	29 + 817	37 + 543	*grave*
Iglesias–Monteponi	0 + 000	1 + 015	1.015	Iglesias	—	—	*grave*
	1 + 015	5 + 402	4.387	Cabitza–Monteponi . . .	1 + 473	4 + 085	*lieve*

ALLEGATO **B**

Elenco delle modificazioni da apportarsi alla classificazione delle località malariche di cui l'allegato *A* all'ordine generale 4-1918.

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			Zona
dal chilometro	al chilometro	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal chilometro	al chilometro	Stazioni e fermate comprese	
LINEA: NAPOLI — BATTIPAGLIA — POTENZA — METAPONTO (74)							
76 + 168	101 + 310	Eboli Campagna-Persano-Contursi	*grave*	76 + 168	113 + 072	Eboli Campagna-Persano-Contursi-Sicignano-Buccino-Ponte S. Cono	*grave*
104 + 966	113 + 072	Buccino-Ponte S. Cono	*grave*				
LINEA: AVELLINO — BENEVENTO (68)							
5 + 803	28 + 968	Prata Pratola-Tufo-Altavilla Irpina-Chianche Ceppaloni-Benevento P. Rufina	*lieve*	5 + 803	26 + 455	Prata Pratola-Tufo-Altavilla Irpina-Cianche Ceppaloni	*lieve*
28 + 968	29 + 468	— —	*grave*	26 + 455	29 + 468	Benevento P. Rufina	*grave*

Ordine di servizio N. 105.

Abolizione della " corda unica „ ed assicurazione dei copertoni ai carri mediante 20 cordicelle.

L'assicurazione dei copertoni ai carri, anzichè con la « corda unica » formata di un sol pezzo di m. 40, dal 1° novembre 1920 deve essere fatta *esclusivamente a mezzo di 20 cordicelle* della lunghezza di m. 1,50, del diametro di m/m. 3 1/2.

Ogni copertone nuovo o riparato, prima di essere posto in circolazione, verrà — a cura dei Magazzini Approvvigionamenti o dei Laboratori di riparazione — fornito delle 20 cordicelle legate (con nodo a cappio fermato con altro nodo semplice) a ciascuno degli *anelli di ferro del copertone medesimo.*

Le stazioni però, all'atto dell'utilizzazione, applicheranno ai copertoni le cordicelle eventualmente mancanti e quelle resesi inservibili.

Dopo avere accertata la regolarità del carico e provveduto alla posa del copertone, le stazioni lo assicureranno al carro mediante tutte le anzidette 20 cordicelle legandole (con nodo detto « alla marinara ») agli appositi corrispondenti anelli infissi nel carro ed in modo che le cordicelle medesime rimangano ben tese.

Assicurato in tal modo il copertone, nei soli casi in cui è prescritta la piombatura del carico, si fa passare a serpentina uno spago di un sol pezzo da m/m. 2 di diametro, fra gli *occhielli di ottone del copertone* e gli anelli del carro, piombando poscia assieme le due estremità.

Allo scarico del carro, tanto se eseguito dagli agenti ferroviari quanto dalle parti, le stazioni cureranno che non vengano tagliate le cordicelle, le quali dovranno essere invece snodate dagli anelli del carro e lasciate attaccate agli anelli di ferro del copertone.

Non si farà più richiesta di « corde uniche » per l'assicurazione dei copertoni, ma le stazioni tutte chiederanno nei modi di uso e tempestivamente ai competenti Magazzini (sempre per il tramite della Delegazione Veicoli di Bologna) le matasse di 20 cor-

dicelle da m/m 3 1/2, nonchè una limitata quantità di spago da m/m. 2 per utilizzarlo nei soli casi in cui sia prescritta la piombatura del carico su carri scoperti protetti da copertone.

Le corde d'un sol pezzo, trovantesi ora in rimanenza presso i Magazzini o presso le stazioni, devono essere subito tagliate in pezzi della lunghezza di m. 1,50 e riuniti in matasse da 20 pezzi ognuna.

Rimangono pertanto aboliti i moduli M. 164-a ed M. 164-b (Rapporti e Registri sul movimento delle « corde uniche »).

Le disposizioni di cui sopra devono essere osservate anche per quanto riguarda l'assicurazione dei copertoni di proprietà privata, spettando in questi casi al mittente la fornitura delle cordicelle del tipo prescritto.

Per l'utilizzazione ed il trattamento dei copertoni, rimangono in vigore le altre disposizioni in quanto non siano modificate dal presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 19, 20, 21, 41, 42 *e* 45.

Ordine di servizio N. 106.

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'esercizio 1919-920.

(Vedi ordini di servizio n. 54 e 121-1919: n. 16, 57, 64, 68 e 85-1920 ed errata-corrige Bollettino ufficiale n. 12-1920).

Pag. 15 - Al conto 28 di entrata è stato aggiunto il nuovo sottoconto:

I) *Tasse d'esercizio per raccordi e per carico e scarico in punti determinati, col n. 92-bis* di partitario.

Pag. 16 - È stato istituito il nuovo conto d'entrata:

32 bis - Ricuperi dell'Elettrificazione:

A) *per prestazioni in conto spese complementari e patrimoniali*, col n. *106 bis* di partitario.
B) *per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi*, col n. *106 ter* di partitario.
C) *Diversi* col n. *106 quater* di partitario.

Pag. 17 - Al conto 35 di entrata è stato aggiunto il nuovo sottoconto:

H) *Elettrificazione*, col n. *121 ter* di partitario.

Pag. 18 - L'attuale conto 41 di entrata viene sdoppiato nei seguenti sottoconti:

A) *Linee a trazione a vapore*, col n. *127* di partitario;
B) *Linee elettrificate*, col n. *127 bis* di partitario.

Pag. 21 - È stato istituito il nuovo conto di entrata:

61 - Corrispettivo dei lavori fatti dai Cantieri di elettrificazione;

A) *Per conto dell'esercizio*, col n. *190* di partitario;
B) *In conto scorte di magazzino*, col n. *191* di partitario;
C) *In conto spese complementari, in conto spese patrimoniali o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere* col n. *192* di partitario.

Pag. 23 - Al conto 63 di entrata viene aggiunto il nuovo sottoconto:

E) *Cantieri per i lavori di elettrificazione*:
1 - *Scorte fisse*, col n. *219 bis* di partitario;
2 - *Parco autoveicoli*, col n. *219 ter* di partitario.

Pag. 31 - Al conto 131 di entrata ,il sottoconto A) viene così modificato:

A) *Per fatture e quietanze*, partitario *367*.

Al detto conto poi viene aggiunto il nuovo sottoconto:

C) *Per addizionale pro mutilati*, col n. *368 bis* di partitario e con l'annotazione:

« *Art. 7 R. D. L. 7 giugno* 1920, *n.* 738 *ed art. 4 R. D. L. 27 giugno* 1920, *n.* 982 ».

Pag. 45 - È stato istituito il seguente nuovo paragrafo di spesa:

§ 7 *bis* - *Unità speciale « Elettrificazione »*.

19 bis - *Personale*:

A) *Stabile e in prova - Stipendi e paghe*:

1 - *Uffici centrali e distaccati*, col n. *633* di partitario;

2 - *Manutenzione degli impianti di elettrificazione* col n. *634* di partitario;

B) *Stabile e in prova -Competenze accessorie*:

1 - *Uffici centrali e distaccati*, col n. *635* di partitario;

2 - *Manutenzione degli impianti di elettrificazione*, col n. *635 a*) di partitario;

C) *Avventizio - Paghe e competenze accessorie*:

1 - *Uffici centrali e distaccati*, col n. *635 b*) di partitario;

2 - *Manutenzione degli impianti di elettrificazione* col n. *635 c*) di partitario;

19 ter - *Forniture spese ed acquisti*:

A) *Stampati e cancelleria*, col n. *635 d*) di partitario;

B) *Illuminazione e riscaldamento*, col n. *635 e*) di partario;

C) *Ricambio e riparazione del materiale d'inventario*, col n. *635 f*) di partitario;

D) *Spese per altri titoli diversi*, col n. *635 g*) di partitario;

19 quater - *Manutenzione degli impianti di elettrificazione*, col n. *635 h*) di partitario.

Pag. 44 e 45 - Sono stati soppressi i sottoconti 17A. 5, 17B. 5, 17C. 5 e 19H di spesa portanti i nn. 595, 601, 607 e 632 di partitario.

Pag. 53 - Al conto 57 di spesa è stato aggiunto il nuovo sottoconto:

F) *Impianti di elettrificazione*, col n. 799 bis di partitario.

Pag. 57 - Al sottoconto C) del Conto 82 di spesa viene aggiunta la seguente annotazione:

C) *Comprende anche le quote di spese generali e le spese accessorie di dogana, trasporto, ecc.*

Il detto sottoconto C) viene poi sdoppiato nei seguenti:

1 - *Arredamento delle line elettrificate*, col n. *864* di partitario;

2 - *Cantieri per lavori di elettrificazione*, col n. *864 bis* di partitario.

Pag. 59 - E' stato istituito il seguente nuovo conto di spesa:

94 - *Spese dei cantieri per i lavori di elettrificazione*:

A) *Personale*:

1 - *Stabile ed in prova - Stipendi e paghe col n.* 918 di partitario.

2 - *Stabile ed in prova - Competenze accessorie* col numero 919 di partitario;

3 - *Avventizio - Paghe e competenze accessorie* col *numero* 920 di partitario;

B) *Forniture di magazzino*, col *n.* 921 di partitario;

C) *Ricambio del materiale di esercizio*, col *n.* 922 di partitario;

D) *Spese diverse*, col *n.* 923 di partitario.

Pag. 61 - Al conto 96 di spesa è stato aggiunto il seguente sottoconto:

E) *Cantieri per i lavori di elettrificazione*:

1 - *Scorte fisse*, col *n.* 945 di partitario;

2 - *Parco autoveicoli*, col *n.* 946 di partitario.

Pag. 70 - Il sottoconto A) del conto 163 di spesa viene così modificato:

A) *Per fatture e quietanze*, col n. 1131 di partitario.

Al detto conto 163 è stato aggiunto il seguente nuovo sottoconto:

C) *Per addizionale pro mutilati*, col *n.* 1132 *bis*, di partitario e con l'annotazione:

« *Art.* 7 *R. D. L.* 7-6-1920, *n.* 738 *ed art.* 4 *R. D. L.* 27-6-1920 n. 982 ».

Pag. 83 - E' stato istituito il seguente nuovo conto fuori bilancio:

118 *bis* - *Unità speciale* - *Elettrificazione* - col n. 1400 di partitario.

Pag. 84 - E' stato istituito il seguente nuovo conto f. b.:

126 - *Liquidazione della gestione Esercizio Navigazione*, col numero 1413 di partitario e colla seguente annotazione:

« *Riguarda le contabilità relative ad eventuali sopravvenienze attive e passive riferibili al periodo anteriore al* 1° *gennaio* 1920 ».

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto Luogotenenziale 1 agosto 1918, n. 1197.

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 29 del 15 luglio 1920, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 30 settembre 1920, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani (Art. 1 n. 2 della legge)	
	ad agenti		a famiglie			
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° luglio 1920 a tutto il 30 settembre 1920 . .	433	751.488.25	239	256.150.87	181	63.162.—

LIQUIDAZIONI	Assegni alimentari vitalizi (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
			ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° luglio 1920 a tutto il 30 settembre 1920 . .	6	2.328.—	5	360.61	—	—

Sulla disponibilità dell'Opera furono approvate dal Comitato, dopo il 30 giugno 1920, le seguenti concessioni:

1. — SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI.
(Art. 1, n. 2, lettera *c*) della legge).

1) ALVARO, orfano dell'operaio di 1ª categoria SCHOEPFLIN Otello (158686): L. 240 annue, con decorrenza 1° giugno 1920.

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI.
(Art. 1, n. 3, lettera *e*) della legge).

1) PIZZI Teodora, vedova del manovale SASSO Francesco (155650): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1920 e fino al 30 giugno 1926.

2) NARDI Annita, vedova dell'operaio di 1° categoria MINOTTI Pietro (161322): L. 300 annue con decorrenza 1° maggio 1920 e fino al 30 aprile 1916.

3) AMANTE Nunzia, vedova dell'operaio di 1ª categoria ARRISICATO Giuseppe (145249): L. 300 annue con decorrenza 1° giugno 1920 e fino al 31 maggio 1924.

4) BORSARI Maria, madre del fuochista SACENTI Angelo (158396): L. 300 annue vitalizie con decorrenza 1° luglio 1920.

5) VACCARI Palmira e VACCARI Anna, sorelle del capo divisione VACCARI cav. uff. Amanzio (24276): L. 468 annue vitalizie con decorrenza 1° luglio 1920.

3. — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE
(Art. 2, penultimo capoverso della legge).

1) DOMENICO, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe DELLA FAZIA Tommaso (31712).

2) BIAGIO, orfano del cantoniere CUCCORILLO Antonio (31056).

3) MARIO, orfano del deviatore MARIANI Giuseppe (35476);

4) UGO, orfano del conduttore capo MANCINELLI Enea (105366).

5) FRANCESCO, orfano del cantoniere GUALNIERA Carlo (127887).

6) Ada, orfana del capo fermata di 2ª classe Orsini Domenico (80946).

7) Germano, orfano del deviatore Furlan Candido (132658).

8) Giuseppe, orfano del guardiano Tamburini Gio. Battista (84296).

9) Leontina, orfana del guardiano Fabbiani Luigi (123239).

10) Enzo, orfano dell'aiutante applicato Bordin Umberto (33332).

11) Assunta, orfana del manovratore Peluso Antonio (43808).

12) Vito, orfano del deviatore Signorini Pietro (140580).

13) Vasco, orfano del guardiano Vannucci Pietro (117413).

14) Michele, orfano dell'applicato Languzzi Pietro (115655).

15) Adele, orfana del deviatore Bonelli Giacomo (34675).

16) Pierino, orfano del fuochista Guida Gaudenzio (135584).

17) Enzo, orfano del frenatore Piccinini Nazzareno (165531).

18) Giovanni, orfano del guardiano Ventura Donato (110489).

19) Alfredo, orfano del capo squadra cantonieri Avanzati Giovanni (29920).

20) Aniello, orfano del deviat. Ferrazzuolo Onofrio (67852).

21) Umberto, orfano del verificatore Iazzetti Savino (44399).

22) Mario, orfano del manovale Biasio Angelo (153412).

23) Fernando, orfano dell'accenditore D'Antonio Sabatino (104189).

24) Ferrer, orfano del deviatore Mariani Giuseppe (35476).

4. — Revoche di concessioni di ricovero, già approvate a favore di:

1) Carmela, orfana del manovratore Peluso Antonio (43808); (vedi Bollettino n. 16 del 15 aprile 1920).

2) Gino, orfano del deviatore Signorini Pietro (140580); (vedi Bollettino n. 2 del 9 gennaio 1919).

3) Santo, orfano del fuochista Gioè Antonino; (vedi Bollettino n. 16 del 15 aprile 1920).

4) MARIO, orfano del deviatore MARIANI Giuseppe (35476); (vedi il presente Bollettino).

NOMINA DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani dei quali l'Opera stessa ha cura:

a JESI, il rag. MARCUCCI Carlo, capo gestione di 1ª classe;

a VILLA S. GIOVANNI, il sig. MARZIANI Gaetano, capo stazione titolare;

a NAPOLI, il sig. STELLATO Decio, ispettore all'ufficio di quel capo compartimento.

DONAZIONI.

Da alcuni funzionari ed agenti del Servizio Approvvigionamenti è stata versata, a favore dell'Opera, la somma di L. 121, fra essi raccolta per onorare la memoria dell'ispettore di quel Servizio, sig. cav. uff. SARTORELLI Giovanni.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Personale - Assenza arbitraria o ingiustificata dal servizio - Dichiarazione di dimissioni d'ufficio - Privazione dello stipendio - Incompetenza dell'Autorità giudiziaria.

Gli atti e provvedimenti amministrativi coi quali un agente viene dichiarato dimissionario d'ufficio per assenze arbitrarie o semplicemente è privato dello stipendio per assenza ingiustificata, non sono sindacabili dall'Autorità giudiziaria e contro di essi può soltanto proporsi ricorso per illegittimità alla IV Sezione del Consiglio di Stato.

L'autorità giudiziaria può pronunciarsi sugli effetti civili dei medesimi soltanto dopo che sia intervenuta la decisione del Consiglio di Stato.

TRIBUNALE DI ROMA. — Sentenza 21 luglio 1920 (*est.* De Lieto-Vollaro) - Marinelli *contro* Ferrovie Stato.

DIRITTO.

Osserva che questo Tribunale deve dichiarare la propria incompetenza a giudicare sulle domande proposte dal Marinelli per ottenere il pagamento degli stipendi dal 1° gennaio 1919 in poi, o quanto meno sino al provvedimento 1° agosto 1919, col quale il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato lo dichiarò dimissionario, e il risarcimento dei danni a lui derivati da tale provvedimento. L'art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, deferisce al Consiglio di Stato la cognizione del ricorso contro gli atti e i provvedimenti definitivi riguardanti il personale ferroviario. Colle domande dal Marinelli proposte s'investono per illegittimità formale e sostanziale i provvedimenti con i quali l'Amministrazione

ferroviaria ebbe prima a privarlo dello stipendio e poi a dichiararlo dimissionario per assenza arbitraria dal servizio.

Vero è che le domande sono proposte sotto forma di esperimento del diritto allo stipendio e del diritto ai danni, cioè di diritti subiettivi perfetti, ma, se tale è il *petitum*, la *causa petendi* però rimane sempre l'illegittimità dei provvedimenti amministrativi, della quale il Marinelli si lagna per dedurne il fondamento delle proprie pretese. Di tale illegittimità non può l'autorità giudiziaria conoscere, trattandosi di materia devoluta per legge ad una giurisdizione speciale qual'è quella del Consiglio di Stato. Dal carattere giurisdizionale della podestà che in tale materia esercita il Consiglio di Stato deriva altresì che solo allorquando esso abbia dichiarato l'illegittimità del provvedimento amministrativo possono esperimentarsi avanti l'autorità giudiziaria le azioni che in quella dichiarazione trovano presupposto e fondamento. Non si tratta di due giurisdizioni concorrenti che siano entrambe investite di un potere di sindacato dell'atto amministrativo, ma di due giurisdizioni, delle quali una sola, quella del Consiglio di Stato, ha tale potere, mentre l'altra, quella ordinaria, è chiamata ad accertare le conseguenze lesive dei diritti subiettivi privati derivati dall'illegittimità dell'atto. Il potere della seconda giurisdizione non può pertanto essere eccitato fino a quando la prima, nella sfera di competenza ad essa esclusivamente domandata dalla legge, non abbia dichiarato l'illegittimità dell'atto.

Osserva che il Marinelli chiede altresì che sia dichiarato il suo diritto a ritenere gli stipendi riscossi sino al 31 dicembre 1918. e l'Amministrazione ferroviaria a sua volta chiede riconvenzionalmente che il Marinelli sia condannato al pagamento degli stipendi ed accessori indebitamente percepiti dal 16 aprile al 31 dicembre 1918 in complessive lire 2685, e degli interessi sulla somma stessa dalla data della domanda.

La richiesta dell'Amministrazione trova fondamento nell'articolo 156 del Regolamento 13 agosto 1917, n. 1363. Sta in fatto ed è pacifico tra le parti che il Marinelli fu dimesso dal servizio militare per riforma il 15 aprile 1918. Egli come impiegato ferroviario, era tenuto a riprendere servizio civile, ma ciò si astenne dal fare, così come si astenne dal rendere avvisati i suoi supe-

riori dello stato di malattia in cui eventualmente trovavasi e che gli impediva di prestare servizio. Seguitò invece a percepire gli stipendi e gli assegni fino a quando l'Amministrazione, venuta a conoscenza che il Marinelli più non prestava servizio militare, gli sospese la corresponsione dello stipendio e degli accessori dal 1° gennaio 1919 e gli significò l'addebitto delle somme a tali titoli riscosse dal 16 aprile al 31 dicembre 1918.

Ciò posto e poichè l'art. 150 del regolamento sopraindicato impone agli impiegati ferroviari l'obbligo di avvisare l'Amministrazione del loro stato di malattia ed autorizza, in caso contrario, l'Amministrazione di ritenere lo stipendio per il tempo corrispondente alla durata dell'assenza stessa, dev'essere accettata la domanda riconvenzionale proposta dall'Amministrazione. Nè con ciò il Tribunale intende giudicare della legittimità del provvedimento amministrativo col quale arbitraria fu dichiarata l'assenza del Marinelli. Tale giudizio esula per i motivi già sopra svolti, dalla sua competenza. Il Tribunale non fa che dare applicazione pura e semplice, nei limiti della controversia di diritto patrimoniale, sottoposta al suo esame, al provvedimento amministrativo che l'assenza del Marinelli ha ritenuto arbitraria. Gli atti ed i provvedimenti amministrativi, come quelli che emanano da uno dei poteri dello Stato, sono assistiti da una presunzione di legittimità che può essere distrutta solo da una decisione dell'organo competente che ne dichiara l'illegittimità formale o sostanziale. Sino a che tale declaratoria non sia emessa, quegli atti hanno valore ed efficacia pieni.

La declaratoria d'illegittimità del provvedimento in esame non rientra ai sensi dell'art. 57 della legge sopra menzionata sull'ordinamento ferroviario nella competenza del Tribunale, il quale pertanto sino a quando tale declaratoria non sia stata emessa dall'organo competente, è tenuto a regolare i rapporti patrimoniali tra le parti alla stregua del provvedimento amministrativo dedotto in giudizio. Che se questo poi sarà per essere in seguito dichiarato illegittimo e revocato, il Marinelli potrà sempre esperimentare il diritto che da tale pronunzia sarà per derivargli. *Omissis.....*

ANNO XIII - N. 42

14 OTTOBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — **Leggi e decreti:**

Parte seconda. — **Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:***

(3787) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Parte terza. — **Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

(*Per memoria*).

REGIO DECRETO-LEGGE 18 *agosto* 1920, *n.* 1338, ***che apporta un'aggiunta all'art.*** 55 *del testo unico delle disposizioni per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia, approvato con R. decreto-legge* 30 *novembre* 1919, n. 2318 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduto il R. decreto-legge del 30 novembre 1919, n. 2318, relativo al testo unico delle disposizioni per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria e il commercio, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dopo il primo comma dell'art. 55 del testo unico delle disposizioni per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia, approvato con R. decreto del 30 novembre 1919, n. 2318, è inserito il seguente:

« La Cassa depositi e prestiti è parimente autorizzata ad anticipare direttamente all'Istituto per le case popolari di Roma fino a lire 20 milioni le somme occorrenti alla esecuzione dei lavori, in corrispondenza ad operazioni di mutuo per le quali, su richiesta del Comune, sia intervenuto il decreto del ministro di industria e commercio di cui all'art. 30 del citato testo unico ».

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 ottobre 1920. n. 235.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 18 agosto 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — ALESSIO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 18 *agosto* 1920, *n.* 1340, *che apporta modificazioni a quello* 30 *novembre* 1919, *n.* 2318, *contenente disposizioni per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduto il R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, relativo al testo unico delle disposizioni concernenti le case popolari ed economiche e l'industria edilizia, modificato con R. decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 16;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria e il commercio, di concerto coi ministri per le finanze e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 ottobre 1920, n. 235.

Articolo unico.

Nel quarto comma dell'art. 30 del testo unico emanato con R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, sulle case popolari ed economiche e l'industria edilizia, la data del dicembre 1921 è prorogata al dicembre 1922.

Negli articoli 1, 2 e 13 del R. decreto-legge 8 gennaio 1920, numero 16 le date del 5 luglio 1919 e del 20 giugno 1922 sono rispettivamente sostituite con le date 31 dicembre 1919 e 31 dicembre 1922.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 18 agosto 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — ALESSIO — MEDA — FACTA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 23 *settembre* 1920, *n.* 1398, *che abroga l'art.* 7 *del decreto Luogotenenziale* 9 *novembre* 1916, *n.* 1510, *concernente la fornitura dei carbonili delle navi in porti italiani* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VALONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Decreto luogotenenziale 9 novembe 1916, n. 1510;
Udito il Consiglio dei ministri;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 ottobre 1920, n. 240

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria e il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'articolo 7 del decreto Luogotenenziale 9 *novembre* 1916, *numero* 1510, è abrogato.

La fornitura dei carbonili nei porti italiani per piroscafi di qualsiasi bandiera sia dallo stesso carico, sia da galleggianti, sia da terra, è libera.

Art. 2.

Il presente decreto, che avrà effetto da giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*, sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — ALESSIO.

Visto. *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 26 *settembre* 1920, *n.* 1361, *che reca provvedimenti pel personale avventizio delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti i decreti 2 settembre 1919, n. 1588 e 8 luglio 1920, n. 973;

Visto l'art. 1, ultimo comma, del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Sentito il Consiglio dei ministri ed il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con il ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Saranno nominati in prova gli avventizi delle ferrovie dello Stato aventi qualifiche di grado inferiore al 10° che alla data di pubblicazione del presente decreto abbiano almeno dodici mesi di ininterrotto servizio e quelli che posteriormente al 24 maggio 1915 e fino alla data di pubblicazione del presente decreto abbiano lasciato il servizio ferroviario per la chiamata alle armi, purchè la durata del servizio ferroviario ininterrotto prestato immediatamente prima e subito dopo quello militare raggiunga complessivamente almeno dodici mesi.

La nomina è subordinata al possesso di tutti i requisiti prescritti dal regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, ed alla condizione che gli interessati ne facciano domanda entro un mese dalla data di pubblicazione del presente decreto o dal giorno del congedamento dalle armi.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 ottobre 1920, n. 237.

La predetta nomina avrà decorrenza a tutti gli effetti:

a) dalla data di pubblicazione del presente decreto per gli avventizi in servizio alla data stessa;

b) dal giorno della riassunzione per gli avventizi da riassumere come aventi titolo alla sistemazione.

Non si farà luogo alla riassunzione e sistemazione degli avventizi che siano stati licenziati per motivi disciplinari.

Per gli agenti che alla data di pubblicazione del presente decreto si trovassero sotto le armi la nomina in prova decorrerà ai soli effetti dell'anzianità di servizio dalla data di pubblicazione del presente decreto se già considerati richiamati o trattenuti e per quelli in servizio di prima ferma dal giorno in cui venissero considerati richiamati o trattenuti.

Art. 2.

Per gli agenti nominati a ruolo a sensi dell'art. 1° valgono le disposizioni sulla durata del servizio di prova contenute negli articoli 6 e 13 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1588, modificati con l'altro decreto 8 luglio 1920, n. 973.

Sono pure estese in quanto applicabili ai predetti agenti le disposizioni dell'art. 7 del decreto 2 settembre 1919, n. 1588, per ciò che riguarda la promozione a sotto capo.

Art. 3.

Saranno nominate in prova le scrivane, le commesse e le manovali che alla data di pubblicazione del presente decreto abbiano almeno dodici mesi di ininterrotto servizio.

La nomina è subordinata al possesso di tutti i requisiti prescritti dal regolamento del personale ed alla condizione che le interessate ne facciano domanda entro un mese dalla data di pubblicazione del presente decreto.

La predetta nomina avrà decorrenza:

a) dalla data di pubblicazione del presente decreto per le agenti in servizio alla data stessa;

b) dal giorno della riassunzione per le avventizie da riassumere come aventi titolo alla sistemazione.

Non si farà luogo alla riassunzione e sistemazione delle avventizie che siano state licenziate per motivi disciplinari.

Nel ruolo del personale ausiliario degli uffici saranno diminuiti altrettanti posti per quante saranno le scrivane nominate in soprannumero.

I posti di manovali così occupati da donne, quando si renderanno vacanti, non saranno più coperti da donne.

Art. 4.

Per gli effetti dei precedenti articoli 1 e 3 non saranno da considerarsi come interruzioni di servizio le assenze per riposi e congedi, per brevi sospensioni disposte dall'Amministrazione, nonchè per malattie debitamente accertate e di durata non superiore a 15 giorni: Le relative giornate di assenza, ad eccezione dei riposi, non dovranno però comprendersi nel computo del periodo di servizio utile per la sistemazione.

Art. 5.

Le disposizioni del 2° e 3° comma dell'art. 9 del decreto 2 settembre 1919, n. 1588, sono estese alle commesse di cui al precedente articolo.

Le agenti nominate commesse di 2ª classe in prova avranno obbligo di conseguire, entro il periodo di prova stabilito dall'articolo 66 del regolamento del personale, tutte le abitazioni prescritte per i commessi di 2ª classe.

Art. 6.

Sono eccezionalmente ammessi alla nomina in prova di cui sopra:

a) gli agenti che abbiano superato il limite massimo di età stabilito dal regolamento del personale durante il periodo di servizio ferroviario considerato utile per la sistemazione;

b) gli agenti che alla data del presente decreto non abbiano raggiunto il 21° anno di età se operai ed il 18° se di altre qualifiche, nel qual caso la nomina stessa decorrerà dalla data del compimento delle predette età.

Art. 7.

Per gli allievi fuochisti che alla data di pubblicazione del presente decreto superarono l'esame del corso d'istruzione, ma non poterono essere nominati fuochisti in prova perchè andati sotto le armi la decorrenza della nomina in prova sarà riportata, ai soli effetti dell'anzianità di servizio, alla data in cui essi avrebbero potuto conseguirla se non fossero stati richiamati o trattenuti sotto le armi.

Art. 8.

Per gli allievi fuochisti che avendo superato l'esame del corso d'istruzione dovranno essere nominati in prova, tale nomina avrà la decorrenza:

a) dal 30 giugno 1919 per coloro che si trovino nelle condizioni di servizio ferroviario e militare indicato nei punti 2°, 3° e 4° dell'art. 12 del decreto 2 settembre 1919, n. 1588;

b) dalla data di pubblicazione del presente decreto per coloro che si trovino nelle condizioni dell'art. 1 del decreto stesso in quanto non abbiano titolo a conseguirla anteriormente.

Art. 9.

Gli operai allievi fuochisti che non furono nominati fuochisti in prova secondo l'art. 8 per non avere superato l'esame del corso di istruzione potranno, dietro loro domanda da presentare non oltre due mesi dalla data di pubblicazione della graduatoria, essere nominati operai in prova purchè si trovino in possesso di tutti i requisiti regolamentari e siano stati riconosciuti idonei in apposito saggio di lavoro.

In caso di inidoneità alla qualifica di operaio potranno, a

loro domanda, essere nominati manovali in prova nel ruolo di manovalanza.

Dette nomine in prova avranno la decorrenza:

a) dal 30 giugno 1919 per coloro che si trovino nelle condizioni di servizio ferroviario e militare indicate nei punti 2°, 3° e 4° dell'art. 12 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1588;

b) dalla data del presente decreto per coloro che si trovino nelle condizioni dell'art. 1 del decreto stesso;

c) dalla data di riassunzione per coloro che lasciarono il servizio non per motivi disciplinari ed abbiano titolo alla sistemazione.

Art. 10.

Agli avventizi che alla data di pubblicazione del presente decreto abbiano compiuto sei mesi di servizio ininterrotto e cessino dal servizio dopo il 30 settembre c. a. per qualsiasi motivo, esclusi i disciplinari, sarà corrisposto, all'uscita dal servizio, un compenso pari a giornate 2 1/2 della paga (più il caroviveri in quanto corrisposto) per ogni mese di servizio ininterrotto prestato fino alla pubblicazione del presente decreto, col minimo di una mensualità.

Art. 11.

L'art. 19 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1588, è modificato come segue:

Non si può far luogo all'assunzione di avventizi:

a) per gli uffici, salvo espressa autorizzazione del direttore generale;

b) per l'esercizio, salvo il caso di esigenze temporanee.

Art. 12.

Dalla data di pubblicazione del presente decreto cesserà di funzionare, per quanto riguarda la sistemazione degli avventizi, la Commissione istituita col R. decreto 27 novembre 1919, n. 2321,

e i relativi incarichi e le relative facoltà restano devoluti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 13.

Per determinare l'anzianità agli effetti della iscrizione nei rispettivi ruoli degli avventizi e delle avventizie nominati in prova in base al presente decreto si osserveranno le norme dell'articolo 223 del regolamento del personale.

Art. 14.

Restano ferme le disposizioni dei decreti 2 settembre 1919, n. 1588 e 8 luglio 1920, n. 973, in quanto non modificate nei precedenti articoli e risultino più favorevoli agli interessati.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 30 *settembre 1920, n.* 1389, *contenente norme per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VALONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Veduto l'art. 5 della legge 26 settembre 1920, col quale è data facoltà al Governo del Re di dichiarare il giorno in cui dovrà considerarsi cessato, per ogni effetto, lo stato di guerra e di determinare le modalità per il passaggio allo stato di pace;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, di concerto con il ministro per la giustizia e gli affari di culto;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Lo stato di guerra s'intende cessato, per ogni effetto, col giorno 31 ottobre 1920.

Art. 2.

Quando in una legge, in un decreto, anche emanato con esercizio di potestà legislativa o in qualunque atto di Governo, sia indicato, con qualsiasi formula od espressione, ed a qualsivoglia effetto giuridico, il momento della cessazione della guerra o della conclusione della pace, esso si intende riferito al detto giorno 31 ottobre 1920, salvo che la data non sia già stata regolata altrimenti.

La stessa norma si applica quando il momento della cessazione della guerra, o della conclusione della pace, si trovi indicato, con

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 ottobre 1920, n. 238.

qualunque formula e a qualsivoglia effetto giuridico, in provvedimenti amministrativi o giudiziari, o in atti pubblici o privati di qualsiasi specie, sempre che dai provvedimenti od atti medesimi non risulti una diversa intenzione.

Art. 3.

La durata in vigore dei provvedimenti, di cui nel precedente articolo, può essere abbreviata con decreto Reale. Può essere anche prorogata, per constatate necessità; ma in questo caso il decreto Reale di proroga deve essere presentato al Parlamento per la ratifica, e la proroga non può eccedere la metà del termine stabilito nei provvedimenti stessi.

Pei provvedimenti emessi per la sola durata della guerra, la proroga non potrà eccedere i sei mesi. Analoghe facoltà ha il magistrato in ordine ai provvedimenti giudiziari ed agli atti pubblici e privati sottoposti alla sua cognizione.

Art. 4.

Mediante decreti Reali, e da presentarsi al Parlamento per la ratifica, potranno abrogarsi o modificarsi i decreti emanati nell'esercizio dei poteri conferiti dalla legge 22 maggio 1915, n. 671, al vigore dei quali non sia fissato verun termine, e di cui si riconosca cessata la ragione o l'utilità.

Potranno anche, mediante decreti Reali, abolirsi Uffici amministrativi, centrali o locali, istituiti temporaneamente; ripristinarsi nelle forme anteriori quelli temporaneamente divisi, e sciogliersi Enti pubblici, corpi consultivi e giurisdizionali, provvisoriamente creati.

Art. 5.

Le disposizioni dei precedenti articoli si applicano anche alle ordinanze ed agli atti del Comando supremo dell'esercito e dei comandi militari in materia civile, penale e di amministrazione civile.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — FERA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

DECRETO MINISTERIALE 29 *settembre* 1920, *col quale vengono apportate aggiunte e varianti ai decreti ministeriali 27 giugno* 1905 *e* 2 *maggio* 1906 *relativi agli esami di abilitazione alle funzioni di macchinista dei treni a vapore e di treni elettrici in servizio delle ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI

Viste le norme approvate con decreto ministeriale del 27 giugno 1905 per gli esami di idoneità al movimento per gli agenti destinati a funzionare da Capi stazione e da telegrafisti e per l'abilitazione alla condotta e sorveglianza delle locomotive a vapore, delle caldaie fisse e semifisse e di locomobili in servizio delle ferrovie dello Stato;

Viste le istruzioni e norme approvate con decreto ministeriale n. 1345 del 2 maggio 1906 per le dichiarazioni di idoneità alle funzioni di guidatori per treni elettrici;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Art. 1.

Il testo definitivo del punto 3° dell'art. 13 del D. M. 27 giugno 1905, modificato col D. M. 17 febbraio 1913, viene stabilito come segue:

3° Avere compiuto il 21° anno di età e non aver superato il 45°.

Art. 2.

Il limite complessivo del servizio prestato come fuochista viaggiante dai candidati di cui all'art. 15 del D. M. 27 giugno 1905, viene ridotto di un anno per ognuna delle categorie di candidati, e cioè rispettivamente stabilite in anni uno, due, tre.

Art. 3.

L'art. 18 del D. M. 27 giugno 1905 e l'art. 15 del D. M. 2 maggio 1906 sono modificati come appresso:

Per ogni sessione saranno incaricati di provvedere agli esami degli aspiranti macchinisti tre commissioni regionali, secondo verrà disposto dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Ogni commissione sarà composta di 7 membri di cui 4 ingegneri designati dalla Direzione generale e 3 agenti del Servizio Materiale e Trazione di grado non inferiore a macchinista, in rappresentanza del personale. La Direzione generale stabilirà pure quali degli ingegneri da essa designati dovrà assumere le funzioni di presidente, che non deve essere di grado inferiore ad ingegnere capo.

Le funzioni di segretario saranno disimpegnate dal funzionario meno elevato in grado, designato dalla Direzione generale.

Art. 4.

I rappresentanti del personale saranno nominati, per ogni Commissione, dai capi deposito, macchinisti e fuochisti che risiedono nelle località su cui ha giurisdizione la Commissione, mediante votazione a scheda segreta.

Ogni agente delle qualifiche suindicate ha diritto di scrivere nella scheda due nomi: i tre agenti che abbiano riportato complessivamente maggiori voti risulteranno eletti.

Art. 5.

La Commissione potrà regolarmente funzionare quando siano presenti, oltre il presidente, almeno due degli ingegneri designati dall'amministrazione e due rappresentanti del personale.

Art. 6.

L'art. 22 del D. M. 27 giugno 1905 e l'art. 21 del D. M. 2 maggio 1906 sono modificati come appresso:

La votazione sarà fatta subito dopo l'esame e distintamente per ogni materia.

Ciascun esaminatore avrà disponibili 10 punti.

La somma dei punti dati dagli esaminatori per ogni materia, divisa pel numero degli esaminatori presenti e moltiplicata per 7, rappresenterà la votazione definitiva, la quale non dovrà mai essere inferiore a 42 perchè il candidato possa essere dichiarato idoneo.

Art. 7.

Le Commissioni nominate come sopra hanno anche l'incarico di sottoporre a revisione tutti gli agenti abilitati da meno di un anno con rito d'urgenza, e cioè che non abbiano sostenuto l'esame secondo le norme dei decreti ministeriali 27 giugno 1905 e 2 maggio 1906.

Per gli agenti abilitati con rito d'urgenza dopo il 1° gennaio 1920 in seguito alle disposizioni impartite dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato fino alla prima applicazione delle presenti norme, la revisione si effettuerà anche se trascorso il periodo di un anno sopraindicato.

In attesa di tali revisioni, i fuochisti che abbiano conseguita l'abilitazione con rito d'urgenza potranno essere utilizzati nelle funzioni di macchinista in ordine di anzianità.

Roma, addì 29 settembre 1920.

Il Ministro: PEANO.

Ordine di servizio N. 107.

Estensione del servizio nella stazione di Borghetto.

La fermata di Borghetto, sulla linea Verona-Ala, già abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni come da circolare compartimentale n. 16-1917, ed attualmente ammessa al servizio viaggiatori e bagagli con le limitazioni in uso per le case cantoniere, ed ai trasporti a carro completo delle merci, dei veicoli e del bestiame alle condizioni dell'avvertenza *C)* a pagina 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), come da « Bollettino commerciale » n. 14-1919, a partire dal 18 ottobre 1920 viene trasformata in stazione ed ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed a quello delle merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, dei veicoli e del bestiame in servizio interno e cumulativo italiano, limitatamente, per quelli in collettame, alle spedizioni non eccedenti i 100 chilogrammi ciascuna.

La stazione è provvista dei seguenti impianti:

1) fabbricato viaggiatori alla progressiva km. 45 + 484.70 da Verona, a sinistra nel senso Verona-Ala;

2) magazzino merci con costruzione provvisoria in legname;

3) binari di corsa: due compresi fra le progressive 44 + 979 e 45 + 699, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi (rispettivamente lato Verona e lato Ala) e della lunghezza utile di m. 620;

4) scalo merci P. V., con un piano caricatore scoperto con carico di fianco allacciato alle due estremità con gli altri due binari di stazione.

Lunghezza utile del piano caricatore scoperto m. 360.

5) segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria entrambi a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di metri 810 quello verso Verona e di metri 960 quello verso Avio.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4072-*bis* con la chiamata B G.

La stazione di Borghetto eseguirà il versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di Milano con la periodicità di cui alla lettera F dell'elenco allegato all'Ordine di servizio n .184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pag. 8 di contro al nome di « Borghetto » cancellare la stelletta e sostituire l'indicazione L B con L.

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex-austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, ecc. » (edizione agosto 1919)

— a pag. 6 modificare nel modo seguente le indicazioni riguardanti la fermata di Borghetto:

Borghetto	—	Peri-Brennero	Venezia 1° Verona	13	V	B	G (*)	A	O (*)

V	B	-	2	116	—	—	—	—

e a piè della pagina stessa cambiare la nota (*) con la seguente: « (*) Limitatamente, per i trasporti in collettame, alle spedizioni non eccedenti il peso di kg. 100 ciascuna ».

— a pag. 38, nella tabella (13) *Peri Transito-Brennero* considerare il nome di Borghetto come stampato in carattere comune.

Nel fascicolo « Prospetto delle distanze chilometriche fra le stazioni della Venezia Tridentina, ammesse alle tariffe ed ai sistemi contabili delle altre stazioni delle ferrovie dello Stato, compresi i transiti di Peri e Primolano » cancellare l'annotazione risultante in calce alla prima pagina.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 108.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Cooperativa di consumo fra i ferrovieri » di Campobasso è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'allegato *A*, al citato regolamento, ristampato con l'Ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 109.

Facoltà di servizio della stazione di Borgo S. Giovanni della ferrovia Brescia-Iseo.

(Vedi ordine di servizio n. 91-1920).

La Ditta « Eredi Papa » compresa nell'elenco delle Ditte autorizzate a servirsi della stazione di Borgo S. Giovanni ha cambiato la propria ragione sociale in « Papa Lorenzo ».

Analoga modificazione dovrà apportarsi alla nota (3) in calce al prospetto a pagina 81 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 110.

Orario degli uffici e degli scali merci rispetto al pubblico, per il ricevimento e la riconsegna dei trasporti.

Perchè sia possibile ridurre ad otto ore l'orario di servizio anche per gli agenti addetti alle gestioni merci, l'ordine di servizio n. 337 del 1910, inserito nel Bollettino ufficiale n. 51 del 22 dicembre 1910, resta dal 15 ottobre 1920 abrogato e sostituito dalle disposizioni seguenti:

1. — ORARIO DEGLI UFFICI RISPETTO AL PUBBLICO.

a) *Per tutte le gestioni merci servite da agenti unicamente ad esse addetti e che non abbiano mansioni di movimento* l'accettazione e la riconsegna delle spedizioni a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, viene dal 15 ottobre c. a. fissato in 7 ore.

L'orario di 7 ore è ripartibile in due periodi, uno antimeridiano, l'altro pomeridiano, da fissarsi dalle Divisioni del Movimento per le singole stazioni in base alle consuetudini ed ai bisogni locali, sentite, se del caso, le Camere di commercio interessate.

L'ottava ora oltre le sette serve agli agenti degli Uffici Merci per le registrazioni e per la chiusura dei conti della giornata.

b) *Per le gestioni grande velocità e piccola velocità accelerata*, quando vi siano treni ordinari, indicati nell'orario M. 171 esposto al pubblico, in partenza od in arrivo in ore non cadenti nel periodo suddetto, è ammessa:

1) L'accettazione e la riconsegna delle spedizioni nominate al primo capoverso del seguente articolo 3 e di quelle da inoltrarsi con i treni diretti ed accelerati;

2) La riconsegna del bestiame e delle merci nominate al secondo capoverso del detto articolo 3.

c) *Nelle stazioni nelle quali le gestioni merci sono tenute dagli agenti stessi addetti al movimento treni,* l'orario degli uffici merci, rispetto al pubblico, dovrà basarsi sull'orario assegnato agii agenti pel servizio movimento limitatamente però al periodo dalle ore 6 alle 20.

2. — Apertura e chiusura dei cancelli per la piccola velocità.

L'orario di apertura e chiusura dei cancelli per la piccola velocità viene stabilito dalle Divisioni Movimento per ogni scalo, tenuto conto delle esigenze e consuetudini locali e potrà essere diviso in due periodi o continuato, ma non oltre 12 ore, dalle 7 alle 19.

Nelle ore all'infuori delle otto, di cui all'art. 1, devono prestare servizio negli scali P. V. soltanto gli agenti strettamente necessari per la consegna e ricevimento dei treni merci in partenza, arrivo e transito, per l'assistenza al carico e scarico dei carri completi e per la sorveglianza.

3. — Servizio nei giorni di domenica.

Per quanto riguarda il servizio nei giorni di domenica, si richiamano le disposizioni dell'art. 7 delle Tariffe e condizioni pei trasporti che vengono qui riportate:

Nei giorni di domenica le operazioni di ricevimento e di riconsegna delle spedizioni a grande velocità ed a piccola velocità accelerata sono sospese. E' fatta eccezione per l'accettazione e la riconsegna delle seguenti merci: lievito e glutine, pane comune, compresi i grissini, giornali, feretri, ceneri mortuarie, addobbi funebri, casse mortuarie, candele e torce per funerali, sieri curativi, ossigeni, fiori freschi ed artificiali, bozzoli vivi, seme bachi, foglie di gelso, ghiaccio, neve e tutte le merci per le quali sia ammesso e sia stato chiesto l'acceleramento della resa.

E' fatta pure eccezione per la riconsegna delle merci seguenti: bestiame (comprese le bestie feroci) ed altri animali vivi, bestiame minuto (agnelli, capretti, porcellini, vitellini) macellato, con o senza pelle, burro fresco, carni fresche e macellate, caccia-

gione o selvaggina, conigli morti, formaggi freschi, frutta secche, funghi freschi, gamberi e granchi, latte fresco, latticini, ortaglie e verdure fresche, ostriche, cappe, ricci e frutti di mare in genere, pesci vivi di ogni specie e pesci morti freschi, pollame vivo e morto, compresi i piccioni, le tortore e simili, rane, tartufi, uva fresca.

Le operazioni di ricevimento e di riconsegna delle spedizioni a piccola velocità sono nella domenica completamente sospese. E' fatta eccezione, per la sola riconsegna fino a mezzogiorno, delle merci esplosive, di cui alle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9.

Negli altri giorni festivi, di cui all'allegato 2, gli uffici della grande velocità e della piccola velocità accelerata rimangono aperti come nei giorni feriali; quelli della piccola velocità si chiudono a mezzogiorno.

E' in facoltà dell'Amministrazione ferroviaria di far cessare temporaneamente, mediante preavviso, la limitazione e sospensione nelle domeniche in quelle stazioni in cui ciò fosse richiesto da speciali esigenze di traffico e di servizio.

4. — Ricorrenze di maggior lavoro.

a) *Quando per eccezionali o periodiche ricorrenze di maggior lavoro*, quali campagna vinicola, agrumaria, serica, fiere, mercati, ecc., se ne riconosca la necessità, gli orari, previa autorizzazione superiore, potranno essere prolungati in relazione alle esigenze di commercio.

b) Nelle accennate *epoche di eccezionali trasporti*, allo scopo di evitare ingombri nei magazzini e piazzali, l'Amministrazione potrà disporre, dandone avviso al pubblico, che nelle stazioni più importanti, in date ore della giornata, si sospenda l'accettazione delle merci e l'accesso dei veicoli.

I capi stazione e capi gestione dovranno curare che siano mantenuti costantemente esposti al pubblico, ed in buono stato, i cartelli mod. M. 171, indicanti gli orari stabiliti.

Distribuito agli agenti delle classi 2 e 5.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
2ª	Delegato suppl.	**VOGHERA** ing. cav. Ferruccio - ingegnere principale - Div. lav. Venezia.	**VOGHERA** ing. cav. Ferruccio ingegnere principale - Uff. Sez. lav. Padova
7ª	Rappr. suppl.	**NOCENTINI** Giuseppe - applicato - Per la Carnia.	**NOCENTINI** Giuseppe - applicato - Tarvisio.
11ª	Id.	**FABRETTI** Alberto - applicato - Dep. comb. Firenze C. M.	**FABRETTI** Alberto - applicato Dep. comb. Trento.
19ª	Delegato	**MALAVASI** Amedeo - fuochista - Dep. loc. Vicenza.	**MALAVASI** Amedeo - macchinista di treni a vapore - Dep. loc. Vicenza.
30ª	Rappresentante	**BIANCO** Giuseppe - sottocapo - Staz. Torino P. N.	**BIANCO** Giuseppe - capo gestione di 2ª cl. - Staz. Torino P. N.
30ª	Delegato	**FABBRO** rag. Manlio - sottocapo - Staz. Genova P. B.	**FABBRO** rag. Manlio - capo gestione di 2ª cl. - Staz. Genova P. B.
31ª	Id.	**BIASUTTI** Muzio Scevola - commesso di 1ª cl. - Staz. Udine.	26. 3. 920. Morto.
33ª	Deleg. suppl.	**PADOAN** Luigi - assistente di staz. di 2ª cl. - Vicenza.	**PADOAN** Luigi - assistente di staz. di 2ª cl. - Padova C.
35ª	Delegato	**VENTURI** Remo - manovratore - Staz. Treviso.	Riammesso nella carica di delegato della 35ª cat. per la circoscrizione di Venezia.
35ª	Id.	**CONFORTI** Averino - conduttore - Dep. pers. viagg. Cremona.	Esonerato dalle funzioni di delegato per la circoscrizione di Venezia.
44ª	Rappr. suppl.	**PUGLIESI** Natale - nostromo - Messina.	1. 9. 920. Esonerato dal servizio.

Il Direttore generale: C. CROVA.

ANNO XIII - N. 43

21 OTTOBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3865) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE TERZA. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA. — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE 5 *ottobre* 1920, *n.* 1432, *concernente la conversione in legge del R. D. 27 novembre* 1919. *n.* 2350, *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad investire una parte dei fondi della gestione pensioni e sussidi nella concessione di mutui a Società cooperative fra il personale dell'Amministrazione stessa per la costruzione di case popolari ed economiche ed attribuisce alla Cassa depositi e prestiti la gestione della « Fondazione Elena di Savoia »* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' convertito in legge il R. decreto 27 novembre 1919, n. 2350, che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad investire una parte dei fondi della gestione pensioni e sussidi nella concessione di mutui a Società cooperative fra il personale dell'Amministrazione stessa per la costruzione di case popolari e economiche, e attribuisce alla Cassa depositi e prestiti la gestione della « Fondazione Elena di Savoia ».

Art. 2.

Negli articoli 3, 4 e 9 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2350, alle parole: « Regio decreto 27 febbraio 1908, n. 89 », sono sostituite le seguenti: « Regio decreto 30 novembre 1919, n. 2318 ».

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 16 ottobre 1920, n. 245.

Art. 3.

L'Amministrazione ferroviaria è autorizzata ad investire in mutui suppletivi alle Società cooperative che siano state finanziate parzialmente con mutui sulla somma di lire 75 milioni di cui all'art. 1 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2350, altri 45 milioni dei fondi della gestione pensioni e sussidi del personale ferroviario, con le stesse norme del decreto medesimo. Sulla somma di 45 milioni sarà corrisposto l'interesse annuo del quattro per cento, più 0,10% per rimborso di spese generali.

Art. 4.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a mutuare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nei limiti delle proprie disponibilità, da destinarsi ai fini di cui nel Regio decreto 2 maggio 1920, n. 521, su richiesta dell'Amministrazione delle ferrovie stesse, i fondi occorrenti per la concessione di mutui alle Società cooperative costituite fra il personale delle ferrovie dello Stato, residenti sia in città sedi di Direzioni di compartimenti ferroviari, sia nelle altre località ove esistano importanti impianti ferroviari.

Ai mutui da farsi dalla Cassa depositi e prestiti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, e da ammortizzarsi in un periodo massimo di 50 anni, si applica l'interesse fissato annualmente dal ministro del tesoro per i mutui di favore della Cassa stessa; l'annualità di ammortamento di tali mutui e dei relativi interessi al netto del contributo dello Stato, sarà inscritta in ciascun anno del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e pagata alla Cassa depositi e prestiti entro il 25 giugno.

Ai mutui concessi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato alle Società cooperative si applica lo stesso interesse di cui al presente comma, fermo restando per quanto altro li concerne le disposizioni dei RR. decreti 27 novembre 1919, n. 2350; 30 novembre 1919, n. 2318; 8 gennaio 1920, n. 16 e 2 maggio 1920, n. 521.

Sono estese alle cooperative residenti in località non sedi di Direzioni dei compartimenti ferroviari le disposizioni dell'art. 10 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2350.

Art. 5.

E' portato da 15 a 17 milioni il limite massimo che potrà raggiungere entro l'esercizio finanziario 1923-924, la somma da stanziarsi di anno in anno sul bilancio del Ministero per l'industria e il commercio, per il pagamento degli interessi a carico dello Stato sui mutui di cui al R. decreto 30 novembre 1919, n. 2318, al R. decreto 27 novembre 1919, n. 2350, al R. decreto 8 gennaio 1920, n. 16, al R. decreto 2 maggio 1920, n. 521, ed alla presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 5 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 23 *settembre* 1920, *n.* 1388, *concernente la soppressione della Commissione istituita col decreto Luogotenenziale* 13 *ottobre* 1916, *n.* 1391, *presso il Ministero dei Lavori pubblici* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 13 ottobre 1916, n. 1391, col quale fu istituita, presso il Ministero dei lavori pubblici, una Com-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 ottobre 1920, n. 242.

missione per l'esame delle controversie sorte in dipendenza dello stato di guerra nell'esecuzione di opere pubbliche di competenza del Ministero stesso, e per l'esame di analoghe questioni riguardanti opere pubbliche di competenza di altri Ministeri quando questi ultimi credessero di sottoporle all'esame di detta Commissione;

Ritenuto che sono cessate le cause per le quali sorse la predetta Commissione di carattere eccezionale;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro segretario di Stato per l'interno e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni contenute nel decreto Luogotenenziale 13 ottobre 1916 n. 1391, cessano di aver vigore, salvo quanto è disposto nell'articolo seguente.

Art. 2.

La Commissione, istituita col decreto Luogotenenziale di cui all'articolo 1, continuerà a funzionare fino al 31 dicembre 1920 per il solo esame degli affari su cui sia stata già interpellata dall'Amministrazione alla data della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del presente decreto.

Le controversie sulle quali, alla data del 31 dicembre 1920, la Commissione non abbia ancora emesso il proprio parere, saranno definite con le norme comuni.

Art. 3.

Le modificazioni dei prezzi ai contratti di appalto che si rendessero necessarie in sede di revisione saranno decise, sentiti i prescritti pareri, dai ministri competenti, rimanendo ferme per i

contratti stipulati posteriormente alla pubblicazione del decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 107, le limitazioni e le condizioni prescritte dal decreto-legge 15 luglio 1920, n. 1059.

Art. 4.

Nulla è innovato alla legge 5 marzo 1907, n. 257, che istituì il Magistrato alle acque per le provincie Venete e di Mantova.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 23 *settembre* 1920, *n.* 1428, *concernente gli acquisti di materiali e di provviste per opere urgenti in dipendenza del terremoto* 6-7 *settembre* 1920 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Ritenuta l'urgenza di provvedere ai bisogni ed opere per riparare ai danni cagionati dal terremoto 6-7 settembre 1920;

Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 ottobre 1920, n 243.

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli acquisti nel Regno ed all'estero di materiali e di provviste di ogni genere, per opere urgenti e per riparare danni causati dal terremoto 6-7 settembre 1920, e gli eventuali acquisti di baracche o di padiglioni smontabili sono fatti, per conto del Ministero dei lavori pubblici, anche dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Agli acquisti ai quali provvede la Direzione generale delle ferrovie può procedersi con le forme e secondo gli usi e le consuetudini commerciali, e quindi anche per semplice lettera o telegramma.

Il visto apposto dal direttore generale delle ferrovie dello Stato, o dal funzionario da lui appositamente delegato, sui contratti e sulle fatture, dispensa da qualsiasi ulteriore formalità di approvazione.

Art. 3.

Il collaudo dei materiali e dei mezzi d'opera acquistati viene eseguito da funzionari del R. corpo del genio civile o da ufficiali del genio militare; si effettua di regola nei luoghi di consegna ed eccezionalmente anche in quelli di acquisto.

Il pagamento del prezzo o dell'ultima rata di esso, verrà autorizzato in base al certificato di collaudo.

Art. 4.

Le spese per le forniture, i trasporti e noleggi che vengono fatte dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, saranno sod-

disfatte, a cura della medesima, nei modi e nei termini contrattuali, e verranno rimborsate dal Ministero dei lavori pubblici a misura che siano presentati i relativi documenti giustificativi.

Art. 5.

L'approvazione data dal ministro dei lavori pubblici alle proposte motivate della Direzione generale delle ferrovie dello Stato per la risoluzione di vertenze e la dichiarazione di non applicabilità di clausole penali in dipendenza di contratti per gli acquisti, le provviste, noleggi, ecc. di cui al presente decreto, dispensa dalla osservanza delle norme stabilite al riguardo dalla legge di contabilità generale dello Stato e del relativo regolamento.

Art. 6.

Gli acquisti ed i trasporti direttamente fatti per gli scopi di cui all'art. 1 da funzionari del genio civile, sono sottoposti alla ratifica del Ministero dei lavori pubblici, il quale provvede ai relativi pagamenti.

I contratti o le fatture debbono portare il visto del funzionario che ha ordinato la spesa.

Art. 7.

Il presente decreto è applicabile a tutti gli acquisti, trasporti e noleggi eseguiti a norma degli articoli 1 e 6, a datare dal 6 settembre 1920 e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 26 *settembre* 1920, *n.* 1430, *relativo al condono di punizioni disciplinari inflitte al personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il regolamento per il personale delle ferrovie dello Stato, approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417;

Visto il successivo regolamento per il personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Visti i Nostri decreti di indulto e di amnistia numeri 1501 e 1502 del 2 settembre 1919;

Visto il Nostro decreto n. 1504 del 2 settembre 1919;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro di grazia e giustizia e con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni del R. decreto n. 1504 del 2 settembre 1919 relative al condono delle punizioni inflitte al personale delle ferrovie dello Stato per le mancanze commesse entro il periodo dal 24 maggio 1915 al 2 settembre 1919, sono estese anche alle punizioni per mancanze commesse nel precedente periodo dal 1° luglio 1905 al 23 maggio 1915.

Art. 2.

Ferme restando le facoltà previste dagli articoli 2° e 3° del suaccennato R. decreto n. 1504, il Consiglio d'amministrazione delle

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 ottobre 1920, n. 244.

ferrovie dello Stato è autorizzato ad esaminare, caso per caso, previa domanda degli interessati, ed a decidere circa la invocata riammissione:

a) degli ex-agenti stabili destituiti o revocati per mancanze commesse nel periodo dal 1° luglio 1905 alla data 2 settembre 1919 del citato R. decreto n. 1504 e di cui all'art. 42, comma x), del regolamento del personale, approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, ed all'art. 188, comma k), del regolamento del personale, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

b) degli ex-agenti stabili destituiti o revocati per condanne penali dalle quali siano stati riabilitati per effetto del R. decreto n. 1074 dell'11 luglio 1915;

c) degli ex-agenti stabili destituiti o revocati che riportarono condanne per reati militari che siano stati amnistiati ai sensi dell'art. 3 del R. decreto numero 1502 del 2 settembre 1919.

Art. 3.

Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, in aumento ai casi previsti dall'art. 3 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1504; riguardanti le destituzioni di diritto deliberate in base all'art. 189 del vigente regolamento del personale, è altresì autorizzato ad esaminare, caso per caso, previa domanda degli interessati ed a decidere circa la invocata riammissione degli ex-agenti destituiti in base all'art. 42, comma c, del regolamento del personale 22 luglio 1906 predetto per condanne che siano state comprese nel provvedimento di amnistia di cui nel R. decreto 2 settembre 1919, n. 1501, escluse quelle per delitti contro la proprietà.

Art. 4.

Il direttore generale delle ferrovie dello Stato è autorizzato ad esaminare, caso per caso, previa domanda degli interessati, ed a decidere circa la invocata riammissione degli ex-agenti in prova licenziati che si trovino nelle condizioni specificate nei comma *b*) e *c*) del precedente art. 2.

Le domande degli interessati, di cui al presente articolo ed ai

precedenti articoli 2 e 3, devono essere presentate entro due mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto, non oltre i due mesi dal congedamento, se trattasi di ex-agenti sotto le armi, e non oltre due mesi dalla comunicazione del provvedimento disciplinare per i procedimenti in corso.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — FERA — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

COMUNICATI

GRADUATORIA DI MERITO dei vincitori del concorso ad ottanta posti di Ingegnere in prova nei ruoli tecnici delle Ferrovie dello Stato, autorizzato con R. D. L. 11 maggio 1920, n. 633.

1. Donati Francesco
2. Palmieri Domenico
3. Eula Mario
4. Fancelli Piero
5. Gallino Tullio
6. Salerno Fortunato
7. De Gaspari Vittorio
8. Perfetti Alberto
9. Natalicchio Luigi
10. Vaccaro Luigi
11. Brunetti Gregorio
12. Cuzzer Otto
13. Attisani Alberto
14. Gurgo Teresio
15. Farinacci Alforisio
16. Giunti Ugo
17. Corio Lorenzo
18. D'Erasmo Geremia
19. Angelini Alfredo
20. Orlandini Ezio
21. Del Guerra Guglielmo
22. Avigdor Emilio
23. Colombo Rondolfo
24. Brighi Nereo
25. Barbera Michelangelo
26. Cannistraci Francesco
27. Lollini Alberto
28. Gallo Pietro
29. Negri Silvio
30. Bona Plinio
31. Fiorena Arcangelo
32. Marotta Ernesto
33. Gambera Adriano
34. De Cornè Michele
35. Bette Filippo
36. Di Mauro Mario
37. Lentini Riccardo
38. Predari Giuseppe
39. Marchi Guido
40. Manfredini Luigi
41. Orestano Enrico
42. Costa Pietro
43. Celli Sofocle
44. Locatelli Costantino
45. Comune Ferdinando
46. Mayer Giovanni
47. Bernardi Giuseppe
48. De Vicariis Giuseppe
49. Naldini Aldo
50. Gargano Francesco
51. Castelli Giorgio
52. Sinigaglia Carlo
53. Allegretti Carlo
54. Balatroni Federico
55. Zanolini Carlo
56. Camussi Dino
57. Gerbella Guglielmo
58. Del Zanna Antonio
59. Rossi Roberto
60. Fazio Vittorio

61. Calò Ausonio
62. Marinelli Guido
63. Lentini Giuseppe
64. Leone Giuseppe
65. De Cristofano Carlo
66. Viglino Giuseppe Mario
67. Fabris Guido
68. Gamba Costantino
69. Repetti Eugenio
70. Bazzaro Marco
71. Maragnoli Giuseppe
72. Fiore Onorato
73. Chella Antonio
74. Lipani Damiano
75. Alessandri Alessandro
76. Cerenza Enrico
77. Crugnola Carlo
78. Verzera Giovanni
79. Benvenuti Francesco
80. Spadavecchia Guido

Concorrenti riusciti idonei oltre il numero dei posti messi a concorso.

81. Cappellini Mario
82. Pertusati Carlo
83. Maiorani Cataldo Umberto
84. Strocchi Federico
85. Librizzi Michele
86. Frezzini Ferdinando
87. Pane Raffaele
88. Berrettini Ivan
89. Senes Domenico
90. Gavazzeni Francesco
91. Cassani Alessandro
92. Inglesi Coriolano
93. Laguidara Rocco
94. Pilli Cesare
95. Fioretti Vittorio
96. Francolini Ferruccio
97. Battaglini Cesare
98. Apicella Giovanni
99. Tiragallo Giuseppe
100. Mazza Elvino
101. Surdi Carlo
102. Baroni Umberto
103. Notarloberti Tommaso
104. Magroni Paolo
105. Marra Raimondo
106. Baldi Giuseppe
107. Rainoldi Luigi
108. Stainer Aristide
109. Indelicato Calogero
110. Elena Sebastiano
111. Renzulli Alberto
112. Di Marco Arturo

Si porta a conoscenza degli interessati che la Commissione ministeriale per la sistemazione del personale ferroviario ex-combattente, istituita per l'applicazione del R. D. 2 settembre 1919 n. 1631, ha stabilito come ultimo termine per l'accettazione dei prospetti informativi individuali la data *del* 15 *novembre p. v.*

Quindi, tutti gli ex-combattenti che ancora non avessero compilati e presentati, pel tramite gerarchico, i detti prospetti, sono formalmente invitati a produrli, in modo che pervengano alla Commissione non oltre il termine su accennato.

Ordine di servizio N. 111.

Esercizio col sistema di blocco fra Civitavecchia e Chiarone.

Con le circolari del Compartimento di Roma n. 4 del 5 giugno 1920 e n. 9 dell'8 luglio 1920 è stato provveduto ad attivare successivamente sui due tronchi Civitavecchia-Corneto e Corneto-Chiarone il sistema di blocco assoluto nei due sensi della marcia dei treni ed alla abolizione dei posti telegrafici n. 1, 2, 3, 4 attivati con la circolare del Compartimento di Roma n. 22 del 29 luglio 1918 sulla linea Grosseto-Roma fra le stazioni di Chiarone e Civitavecchia.

Il tratto Civitavecchia-Chiarone resta così diviso in 7 sezioni mediante n. 8 posti di blocco di cui 5 in stazione e 3 intermedi situati come segue:

Posto di blocco N.	24	cabina a Civitavecchia	K.	80 - 887,50
» « »	25	intermedio (ex-posto telegrafico n.4)	»	87 - 317,00
» » »	26	» » » » » .3)	»	94 - 171,00
» » »	27	stazione di Corneto	»	100 - 570
» » »	28	intermedio (ex-posto telegrafico n.2)	»	108 - 400,20
» » »	29	stazione di Montalto	»	115 - 941,83
» » »	30	» di S. Agostino (ex-posto telegrafico n.1)	»	124 - 146,45
» » »	31	» di Chiarone	»	131 - 081.75

Nessuna variazione è stata apportata al segnalamento.

Ordine di servizio N. 112.

Apertura all'esercizio della fermata di Sangineto.

Col giorno 24 maggio 1920 è stata aperta all'esercizio, sulla linea Battipaglia-Reggio C., la fermata di Sangineto al Km. 169 + 758 fra le stazioni di Belvedere Marittimo e Capo Bonifati, dalle quali dista rispettivamente m. 3609 e m. 3293.

La detta fermata, che trovasi a sinistra della suddetta linea nel senso Battipaglia-Reggio C., è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata a mezzo di un guardiano in base agli art. 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A* al presente Ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, è incaricata la stazione di Capo Bonifati.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, alla protezione dei treni viene provveduto a cura del personale di vigilanza.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale dell'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si debbono praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato A *all'ordine di servizio N.* 112-1920.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Sangineto.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplici 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata della scritturazione e dei versamenti
Sangineto	Sapri	21.05	14.—	8.—	Capo Bonifati
	Acquafredda	19.20	12.80	7.30	
	Maratea	17.25	11.60	6.70	
	Marina di Maratea	15.70	10.50	6.10	
	Praja d'Ajeta Tortora	13.50	9.20	5.40	
	S. Nicola Arcella	11.70	8.—	4.70	
	Scalea	9.85	6.80	4.10	
	Verbicaro Orsomarso	7.90	5.45	2.90	
	Grisolia Cipollina	7.—	4.85	2.60	
	Cirella Majerà	5.70	4.15	2.20	
	Diamante	4.55	2.80	1.70	
	Belvedere M.	1.80	1.35	1.—	
	Capo Bonifati	1.80	1.35	1.—	
	Cetraro	4.80	3.05	1.80	
	Acquappesa	5.70	4.15	2.20	
	Guardia Piemontese	6.75	4.75	2.50	
	Fuscaldo	8.80	6.05	3.20	
	Paola	10.75	7.40	4.40	

NB. — I prezzi suindicati comprendono gli aumenti di cui il decreto reale 410 dell'8 aprile 1920, ma non la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N.* 112–1920.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pag. 13 fra i nomi di Sanfrè e Sangone devesi inserire:

Sangineto ✶	L B	Re	142

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 55 fra i nomi di Sanfrè e Sangone devesi inserire:

Sangineto (casa cantoniera)	Battipaglia–Reggio Cal.	Reggio Cal. 2° Paola	Cosenza	116

V (6)	B (6)

— a pagina 99 nella tabella (116) Battipaglia-Reggio di Calabria, fra Belvedere Marittimo e Capo Bonifati trascrivere, in carattere corsivo, il nome di Sangineto con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Stazione		Km.
Battipaglia	Km.	170
S. Nicola Varco	»	165
Albanella	»	157
Capaccio Roccadaspide	»	153
Pesto	»	149
Agliastro Cilento	»	145
Agropoli	»	141
Torchiara	»	135
Rutino	»	129
Omignano	»	124
Castelnuovo Vallo	»	120
Casal Velino	»	117
Ascea	»	110
Pisciotta	»	102
S. Mauro La Bruca	»	95
Centola	»	91
Celle Bulgheria Roccagloriosa	»	86
Torre Orsaia	»	78
Policastro del Golfo	»	74
Capitello	»	71
Vibonati	»	68
Sapri	»	64
Acquafredda	»	58
Maratea	»	52
Marina di Maratea	»	47
Praja d'Ajeta Tortora	»	40
S. Nicola Arcella	»	34
Scalea	»	28
Verbicaro Orsomarso	»	22
Crisolia Cipollina	Km.	19
Cirella Majerà	»	15
Diamante	»	11
Belvedere Marittimo	»	4
Capo Bonifati	»	4
Cetraro	»	12
Acquappesa	»	15
Guardia Piemontese	»	18
Fuscaldo	»	25
Paola	»	31
S. Lucido Marina	»	37
Fiumefreddo (Bruzio)	»	44
Longobardi	»	48
Belmonte Calabro	»	53
Amantea	»	57
Serra Aiello	»	64
Nocera Tirinese	»	71
Falerna	»	76
S. Eufemia Marina	»	84
S. Eufemia (diramazione)	»	88
S. Pietro a Maida Maida	»	95
Curinga	»	98
Francavilla Angitola	»	106
Pizzo	»	115
Monteleone P. S. Venere	»	118
Briatico	»	126
Zambrone	»	132
Parghelia	»	137
Tropea	»	140
Ricadi	»	148

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 112-1920.

Coccorino	Km. 152	Cannitello	Km. 213
Joppolo	» 156	Villa S. Giovanni	» 216
Nicotera	» 161	Catona	» 220
Rosarno	» 170	Gallico	» 223
Gioia Tauro	» 180	Archi Reggio	» 224
Palmi	» 189	S. Caterina Reggio	» 227
Bagnara	» 199	Reggio di Calabria Succ.	» 229
Favazzina	» 203	Reggio di Calabria Cent.	» 230
Scilla	» 208	Reggio di Calabria Porto	» 229

Nei prontuari monoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— a pagina 12 fra i nomi di Sanfrè e Sangone inserire:

Sangineto (casa cantoniera)	72	9 *bis*

— a pagina 72 fra Belvedere Marittimo e Capo Bonifati trascrivere:

9 *bis*	Sangineto (casa cantoniera)

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Battipaglia-Reggio di Calabria la distanza deve essere rilevata dalla tabella 116 a pagina 99 del prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece formarsi aggiungendo km. 3 a quella indicata per Belvedere Marittimo e km. 3 a quella indicata per Capo Bonifati scegliendo poi la più breve. L'istradamento sar àquello stesso esposto per la sfazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 113.

Elezione dei rappresentanti del personale nelle tre commissioni regionali incaricate di provvedere agli esami degli aspiranti macchinisti, di cui al decreto del Ministro dei LL. PP. del 29 settembre 1920.

Per la elezione dei Rappresentanti del personale nelle Commissioni incaricate di provvedere agli esami degli aspiranti macchinisti dei treni a vapore, di cui al decreto Ministeriale 29 settembre 1920, valgono le seguenti disposizioni:

1° Agli effetti della elezione dei detti Rappresentanti, la Rete delle ferrovie dello Stato sarà suddivisa in tre regioni: *settentrionale*, *centrale* e *meridionale*, ognuna delle quali avrà un'apposita Commissione di esame.

La regione *settentrionale* comprenderà il personale dei Compartimenti di Torino, Milano, Genova e Venezia, nonchè quello dipendente dalle Delegazioni di Trento e Trieste;

la regione *centrale* comprenderà il personale dei Compartimenti di Bologna, Firenze, Ancona, Roma e quello dipendente dalla Delegazione di Cagliari;

la regione *meridionale* comprenderà il personale dei Compartimenti di Napoli, Bari, Reggio Calabria e Palermo.

2° Di ciascuna delle tre *Commissioni regionali* di esame faranno parte tre Rappresentanti del personale di grado non inferiore a macchinista, da eleggersi con le seguenti norme.

3° Sono elettori, per la regione in cui hanno la residenza amministrativa, gli agenti del Servizio Materiale e Trazione provvisti della qualifica di Capo Deposito di tutti i gradi, di Macchinista T. V. e di fuochisti, i quali alla data delle elezioni abbiano conseguita la nomina a stabile od in prova, nonchè gli allievi fuochisti adibiti a funzioni di fuochisti.

Gli agenti che si trovano fuori della località in cui hanno la

propria residenza amministrativa possono esercitare il loro diritto di voto nella località, sede di votazione, in cui si trovano nei giorni delle elezioni.

4° Ogni deposito, rimessa, stazione (quest'ultima dove il Capo stazione ha anche le funzioni di Capo Deposito) sarà sede di votazione.

5° Le operazioni elettorali saranno presiedute, in ciascuna sede di votazione, dal titolare del Deposito, rimessa, o stazione; o, in caso di impedimento, da un suo delegato.

Il titolare ed il suo delegato potranno farsi coadiuvare da altri agenti adatti, scelti fra gli elettori, quando ciò fosse necessario.

6° Gli agenti elettori eserciteranno il loro diritto di voto presso il Deposito, rimessa o stazione dove prestano servizio, eccezione fatta per gli agenti di cui al 3° paragrafo, secondo capoverso.

Gli elettori dovranno essere informati in quale sede di votazione sono inscritti.

Dovranno essere date opportune disposizioni affinchè gli agenti possano per turno prender parte alla votazione senza pregiudizio del servizio.

7° All'incaricato di presiedere le operazioni elettorali di ciascuna sede saranno trasmessi:

a) un esemplare del presente Ordine di Servizio;
b) le schede occorrenti per la votazione;
c) l'elenco degli elettori appartenenti alla sede stessa.

8° Ciascuna sede elettorale di cui al pragrafo 4° sarà dotata dell'elenco degli elettori assegnati alla sede stessa, in ordine di qualifica, elenco che sarà compilato a cura della competente Divisione Compartimentale o della competente Delegazione di esercizio.

Tale elenco sarà affisso nelle sedi di votazione in modo che gli interessati possano prenderne visione in precedenza al primo giorno delle elezioni;

9° Le elezioni avranno luogo nei giorni 7 e 8 novembre 1920.

10° Il titolare di ogni Deposito, rimessa, stazione, presso cui funzioni una sede elettorale, dovrà predisporre in tempo tutto

quanto occorre affinchè le operazioni elettorali procedano colla massima regolarità.

11° presso ciascuno dei Compartimenti di Milano, Roma e Napoli sarà costituita una *Commissione Centrale di scrutinio* coll'incarico di riassumere i risultati delle votazioni dei Compartimenti della regione, in relazione al paragrafo 1, e di procedere alla proclamazione degli eletti.

La Commissione Centrale è costituita dal Capo Compartimento o da chi per esso con funzioni di Presidente, da due funzionari di grado non inferiore al 7° e da due rappresentanti del personale designati dallo stesso Capo Compartimento, scelti fra gli elettori.

12° Presso i singoli Compartimenti e le Delegazioni sarà costituita una *Commissione Compartimentale di scrutinio* per le votazioni avvenute nelle rispettive giurisdizioni.

Tale Commissione sarà composta da un funzionario del Compartimento di grado non inferiore al 4°, con funzioni di Presidente, da due agenti di grado non inferiore al 7° e da due rappresentanti del personale designati dal Presidente e scelti fra gli elettori.

Le Commissioni Compartimentali di scrutinio saranno assistite da un Segretario scelto dai rispettivi Presidenti.

A ciascuna Commissione Compartimentale saranno aggregati due scrutatori da scegliersi dal Presidente, fra gli elettori.

13° L'orario delle votazioni è stabilito dalle ore 9 alle 12 e dalle 14 alle 18, di ciascuno dei giorni di votazione.

Al principio ed al termine delle operazioni elettorali non occorrerà procedere a redazione di verbali o ad altre formalità. Peraltro ogni qualvolta la votazione venga interrotta, l'incaricato di presiederla è tenuto a provvedere nel modo più sicuro alla conservazione degli elenchi, delle schede dell'urna o cassetta.

In caso di contestazioni, in sede di votazione, l'incaricato inviterà i reclamanti a mettere per iscritto le loro osservazioni, che saranno trasmesse, nel piego suggellato, alla rispettiva Commissione di scrutinio;

14° Le schede sono di carta verdognola con opportuna intestazione e portano attaccata una cedolina.

Sulle schede sono tracciate due linee orizzontali nel senso della minor dimensione.

Le schede sono distribuite a cura dell'Amministrazione.

15° Ciascun elettore ha il diritto di indicare sulla scheda due candidati.

I candidati devono essere designati con cognome, nome e qualifica scritti in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione.

16° Al momento in cui l'elettore si presenta a votare, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali gli consegna una scheda, una volta assicuratosi, se del caso, della identità di esso; dopo di che l'elettore stesso si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulla scheda le volute indicazioni dei candidati, e, dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio nome e cognome, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio cognome.

L'incaricato, verificato il cognome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta, chiusa a chiave e sigillata.

17° Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto nell'elenco di cui al paragrafo 8, perchè non appartiene a quella sede di votazione, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi dell'identità di esso, lo ammette alla votazione, inscrivendo il cognome, il nome e la qualifica in un elenco suppletivo e gli consegna una scheda.

Tali schede vengono tenute separate da quelle degli altri votanti; e quindi non sono immesse nell'urna o cassetta.

Le disposizioni dei comma precedenti sono applicabili soltanto agli agenti che per qualsiasi causa si trovano fuori della propria residenza. Qualora in una località, ove funzionino più sedi elettorali, si presentino ad una sede elettori che appartengono ad altra sede della località stessa, e domandino di votare in base al presente paragrafo, essi dovranno essere inviati alla loro sede di votazione.

Gli agenti che eventualmente non siano stati compresi, per svista, negli elenchi degli elettori, saranno ammessi alla votazione con procedura analoga a quella prevista dal 1° comma del presente paragrafo.

18° Terminata la votazione l'incaricato, alla presenza degli elettori, estrae dall'urna o cassetta le schede dei votanti e ne fa un piego suggellato unitamente all'elenco degli elettori da lui firmato e convalidato con timbro ad umido; e trasmette il piego stesso (come piego assicurato), al Presidente della Commissione Compartimentale di scrutinio.

Nello stesso piego saranno pure racchiuse le schede di votazione e gli elenchi suppletivi riguardanti gli agenti che hanno votato in base al paragrafo 17 e che dipendono amministrativamente dal Compartimento nella cui giurisdizione è situata la sede di votazione.

Sull'involucro del piego dovrà essere riprodotta l'indicazione della sede di votazione, e riportato chiaramente l'indirizzo:

« Alla Commissione Compartimentale di scrutinio di ....

Invece le schede degli elettori che hanno votato in base al paragrafo 17 e che dipendono da un Compartimento diverso da quello nella cui giurisdizione si trova la sede di votazione, ed i relativi elenchi suppletivi, devono essere trasmessi, pure in piego assicurato, al Presidente della Commissione di scrutinio del Compartimento nel quale tali agenti sono elettori;

19ª Trascorsi 4 giorni dalla votazione, i Presidenti delle Commissioni Compartimentali di scrutinio fanno verificare se da tutte le sedi elettorali vennero i pieghi assicurati di cui al precedente paragrafo. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da disguido negli uffici di spedizione, il Presidente ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne fa a suo tempo dichiarazione a verbale.

20° La Commissione Compartimentale di scrutinio, iniziando i suoi lavori, accerterà innanzitutto se il numero dei pieghi assicurati corrisponde a quello delle sedi elettorali della propria giurisdizione, e nel caso che ne manchi qualcuno, ne fa menzione nel processo verbale. La Commissione fa inoltre le necessarie verifiche degli elenchi degli elettori.

Verificato il numero delle schede contenute in ciascun piego, il Presidente, prima di immettere nelle urne le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scru-

tatori. L'altro scrutatore appone un segno nel rispettivo elenco accanto al cognome dell'elettore.

Le schede dei votanti in base al paragrafo 17 non saranno immesse nell'urna se non dopo che la Commissione siasi pronunciata sulla regolarità di esse in base alle informazioni ricevute dai competenti uffici. Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha diritto al voto, ovvero che abbia indebitamente espresso il voto più di una volta, la relativa scheda sarà annullata;

21° Compiuta la immissione delle schede nell'urna si fa lo spoglio delle schede stesse.

I nomi scritti nelle schede vengono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda se ne trovi un numero maggiore di 2, quelli successivi al secondo si danno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede che, all'infuori della firma nella cedolina, contengono segni di riconoscimento, nonchè quelle non conformi al modello stabilito.

Sulle contestazioni eventualmente elevate intorno alle schede decide la Commissione compartimentale in via definitiva; in caso di mancata decisione, si pronuncia inappellabilmente la rispettiva Commissione centrale di cui al paragrafo 11.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si suggellano le urne, si chiudono in un piego suggellato gli atti e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

22° Compiuto lo spoglio delle schede, la Commissione compartimentale compila un processo verbale nel quale devono essere indicati i cognomi, i nomi e le qualifiche di tutti i candidati ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportati.

Il processo verbale firmato da tutti i componenti la Commissione, viene inviato in piego assicurato alla rispettiva Commissione centrale.

Tutti gli atti delle Commissioni compartimentali di scrutinio saranno conservati sino ad avvenuta proclamazione degli eletti.

23° Ciascuna Commissione centrale di scrutinio, in base ai risultati dei verbali pervenuti dalle Commissioni compartimen-

tali, procede alla compilazione di un elenco generale dei candidati, in ordine di graduatoria, secondo il numero dei voti riportati da ciascuno di essi e proclama eletti i tre candidati che hanno riportato il maggior numero di voti, e a parità di voti il candidato con maggiore anzianità di servizio da computarsi a termini dell'art. 2 della legge 10 giugno 1913 n. 641.

La Commissione centrale compila un processo verbale dei lavori compiuti, da firmarsi dal presidente e dai membri, e lo trasmette sollecitamente alla Direzione generale (Servizio Personale).

Sulle contestazioni eventualmente elevate in seno alla Commissione centrale, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale stessa.

Alle operazioni della Commissione centrale possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

Ordine di servizio N. 114.

Modificazioni nella circoscrizione dei 3° e 4° Riparto Movimento della Divisione Movimento e Traffico di Palermo.

A partire dal 1° novembre 1920, la circoscrizione del 3° e 4° riparto Movimento della Divisione movimento e traffico di Palermo, viene modificata come appresso:

3° Riparto - CALTANISSETTA:

Leonforte (e) - S. Caterina Xirbi (e);
S. Caterina Xirbi (i) - Canicatti (i) - P. Empedocle (i);
Canicatti (e) - Terranova (i).

4° Riparto - CATANIA:

Catania (i) - Bicocca (i) - Leonforte (i);
Bicocca (e) - Valsavoia (i) - Caltagirone (i).

Circolare N. 57.

Concorsi a posti di capo deposito di 3ª classe.

E' indetto un concorso a 35 posti di Capo deposito di 3ª classe T. V. al quale sono ammessi, indipendentemente dal numero delle prove sfavorevoli subite e dal servizio in ff. eventuali di Capo deposito prestato in antecedenza, i macchinisti T. V. che si trovino nelle condizioni previste dall'art. 49 del R. P., e cioè che non abbiano superato l'età di 45 anni alla data del presente avviso e che, su parere della Commissione di avanzamento del Servizio trazione, presentino, oltre ai requisiti di capacità, diligenza e buona condotta, anche le attitudini necessarie al disimpegno delle funzioni di Capo deposito di 3ª classe.

Gli esami scritti ed orali verteranno sulle materie indicate nelle Norme approvate dal Consiglio d'amministrazione in data 27 agosto 1920.

I macchinisti T. V. che si trovino nelle condizioni volute e che intendano partecipare al concorso dovranno presentare apposita domanda non più tardi del 30 novembre 1920.

SENTENZA

Personale avventizio non sistemabile - Indennità di quiescenza - Art. 269 reg. pers. - Incompetenza dell'Autorità giudiziaria.

L'Autorità Giudiziaria è incompetente a conoscere delle controversie relative all'indennità di quiescenza spettante ad alcune categorie di agenti nella misura e con le norme della legge 4 marzo 1904, *n.* 66.

TRIBUNALE ROMA - Sentenza 26 luglio; 25 agosto 1920 (*est.* Villani) - Broccolano *contro* Ferrovie Stato.

FATTO.

Ritenuto che Broccolano, con atti 17 e 29 marzo 1920, dichiarava alla Amministrazione delle ferrovie che fu assunto in servizio presso la cessata Società delle ferrovie mediterranee fin dal 1° gennaio 1884, quale cantoniere avventizio e che continuò fino al 31 dicembre 1919 durante la gestione dello Stato, dopo promosso scrivano al 1° gennaio 1905 ed applicato avventizio non sistemabile al 1° giugno 1917.

Che fu dispensato con decorrenza dal primo gennaio 1920 con provvedimento 7 dicembre 1919, comunicato al 23 detto e che, a norma della legge dal 1911 ed avuto riguardo allo stiperdio, gli spettavano lire 7880,59.

Che, a norma del regolamento, l'indennità doveva essergli subito corrisposta, ma che l'Amministrazione, dopo circa tre mesi, non aveva ottemperato al pagamento.

Intanto con gli atti medesimi l'Amministrazione veniva citata per la condanna al pagamento di lire 7880,59 oltre gli interessi della domanda e spese.

DIRITTO.

Osserva che la quistione da esaminare è se rientri nella giurisdizione dell'Autorità giudiziaria la decisione circa le indennità spettanti a Broccolano, e di conseguenza anche gli interessi, e se rettamente egli abbia adito questo Tribunale invece di rivolgersi all'Autorità amministrativa. Le parti sono d'accordo circa l'incompetenza assoluta dell'Autorità giudiziaria per quanto riguarda la liquidazione delle pensioni e sussidi, essendo tale potere affidato dall'art. 7 della legge 9 luglio 1908 al Consiglio d'amministrazione delle ferrovie ed alla Corte dei Conti in linea di ricorso.

La controversia si agita invece per stabilire se spetti all'Autorità giudiziaria la determinazione delle indennità spettanti a Broccolano quale impiegato avventizio non sistemabile, in conseguenza del decreto che lo dispensava dal servizio. Il Tribunale ritiene che, con le disposizioni emanate nei riguardi degli impiegati della Amministrazione delle ferrovie, si vollero sottrarre all'Autorità giudiziaria le liquidazioni, affidandosi invece agli organi amministrativi, ai quali non può sostituirsi il Magistrato, avuto riguardo alla speciale conoscenza, esame e controllo da parte degli uffici governativi creati a tale scopo.

Trattasi quindi di incompetenza per ragioni di materia, avuto riguardo alla natura della contestazione e perciò non ha valore la distinzione tra pensioni e sussidi da una parte, e indennità dall'altra.

Queste ultime sono relative a materia analoga a quella delle pensioni, spettando una sola volta allo impiegato o che non ha raggiunto il numero di anni occorrente alla pensione, ovvero a coloro che per la loro qualità, come nella specie, non possono aver diritto alla pensione medesima. Le indennità vengono commisurate agli anni di servizio ed allo stipendio e, per la liquidazione delle medesime, occorrono indagini tecniche e sullo stato di servizio dell'impiegato, avuto riguardo alle possibili interruzioni ed al fatto del passaggio da una amministrazione all'altra.

Ora, se per le indennità spettanti ai funzionari iscritti nei ruoli del personale e che non abbiano compito gli anni di servizio, la competenza è del Consiglio di amministrazione delle ferrovie,

come può desumersi dagli art. 11 legge 3 marzo 1904 e 7 legge 9 luglio 1918, non potrebbe adottarsi differente procedimento per le indennità da attribuirsi al personale avventizio non sistemabile, contemplato dalla legge 13 aprile 1911.

Anzi la prima parte dell'art. 8 di quest'ultima legge, avendo fatto espresso richiamo a quello sulle pensioni del 9 luglio 1908, deve trarsi la conseguenza che non s'intesero dettare differenti norme di giurisdizione.

La conferma della speciale competenza in tema di liquidazioni, a cui è informato tutto il sistema delle leggi innanzi accennate, promana dall'art. 16 della legge 19 giugno 1913, in relazione all'art. 2, essendosi espressamente indicata la Corte dei Conti per le controversie in tema di buonuscita, ad eliminare ogni dubbio che si fosse potuto sollevare per lo speciale carattere di siffatte indennità.

Osserva che anche per gl'interessi che costituiscono un accessorio della domanda principale, esula la competenza dell'Autorità giudiziaria a prescindere dall'esame sul se non siano dovuti durante la liquidazione.

Osserva che neppure sarebbe attendibile la domanda se consistesse nella richiesta di rivalse di danni pel ritardo nella liquidazione. A prescindere che la domanda fu unicamente diretta alla liquidazione delle indennità e non al risarcimento dei danni, anche per questo l'Autorità giudiziaria sarebbe stata incompetente, perchè in sostanza essi dovevano risolversi appunto nelle indennità, per le quali è esclusa ogni ingerenza da parte del magistrato.

Che se motivi di giustificate lamentanze vi fossero stati in proposito, Broccolano bene avrebbe potuto rivolgersi alle superiori autorità, alle quali spettava il diritto di vigilanza. Peraltro la Amministrazione ha fatto notare che all'attore furono subito liquidate le indennità di buonuscita, che si provvide per fargli ottenere anticipo sulle indennità di quiescenza, che queste sono state liquidate in soli quattro mesi, che a torto sono state rifiutate per la pretesa degli interessi e delle spese.

Osserva che le spese di questo giudizio cedano a carico della parte soccombente.

Per tali motivi il Tribunale: uditi i procuratori dichiara la

incompetenza dell'Autorità giudiziaria a pronunziare sulla domanda proposta da Mariano Broccolano con atti 17 e 29 marzo 1920 contro l'amministrazione delle ferrovie dello Stato in persona dello ing. Giulio Forlanini, quale capo del Compartimento di Napoli· *Omissis*.

ANNO XIII - N. 44

28 OTTOBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(4010) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale n. 31, 1920:

A pagina 490 al 3° capoverso dell'articolo 68, Capo IV delle istruzioni per il servizio di pubblica sicurezza sulle ferrovie, approvate con D. M, 30 marzo 1920, invece di « ai titolari degli uffici di P. S. presso le stazioni ferroviarie dei principali centri di frontiera ecc. » *devesi leggere*:

« ai titolari degli uffici di P. S. presso le stazioni ferroviarie dei principali centri e di frontiera » ecc.

LEGGE 5 *ottobre* 1920, *n.* 1450, *che converte in legge il decreto Luogotenenziale* 30 *giugno* 1918, *n.* 1069, *relativo al porto di Ostia Nuova* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

E' convertito in legge il decreto Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1069, riguardante il porto di Ostia Nuova.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 5 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

PEANO — MEDA — ALESSIO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 21 ottobre 1920, n. 249.

LEGGE 5 *ottobre* 1920, *n.* 1451, *che apporta una variante alla ferrovia Castelvetrano-S. Carlo-Bivio Sciacca della rete complementare sicula* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' abbandonato il tracciato del tronco Burgio-Sant'Anna-Bivio Sciacca, per la valle della Verdura, della linea a scartamento ridotto della Sicilia, Castelvetrano-Partanna-Sambuca San Carlo-Bivio Sciacca, di cui alla legge 4 dicembre 1902, n. 506, ed è autorizzata la costruzione dei tronchi Burgio-Calamonaci-Ribera e Santa Margherita-Menfi, il primo per portare la linea anzidetta a far capo a Ribera anzichè a Bivio Sciacca, ed il secondo allacciante la linea stessa a quella litoranea, Castelvetrano-Menfi-Sciacca, a sezione ridotta, della Sicilia, pure contemplata dalla succitata legge.

Art. 2.

Alla maggiore spesa occorrente per la costruzione dei detti due tronchi Burgio-Calamonaci-Ribera e Santa Margherita-Menfi, in confronto a quella autorizzata per la rete complementare sicula a sezione ridotta di cui alla legge 4 dicembre 1902, n. 506, si farà fronte coi fondi assegnati dall'art. 1, lettera z-26 del decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 21 ottobre 1920, n. 249.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 5 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

PEANO — MEDA.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 30 *settembre* 1920, *n.* 1456, *relativo alla regolarizzazione degli stipendi dei sotto ispettori delle ferrovie dello Stato in funzioni ispettive* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 53 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto l'art. 1 (ultimo comma) del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Sulla proposta del Nostro ministro dei Lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Agli effetti della regolarizzazione degli stipendi al 1° giugno 1917, prevista dagli articoli contenuti nel capo V, titolo XI

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 ottobre 1920, n. 250.

del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, ai sotto ispettori in funzioni ispettive e di dirigenza, i quali partecipavano in fatto alle gratificazioni previste dall'art. 4 (comma 2°) della legge 13 aprile 1911, n. 310, è applicabile la disposizione del 2° comma dell'art. 278 del detto regolamento del personale anzichè quella del 1° comma dell'art. 277 del regolamento stesso.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

DECRETI COMMISSARIALI 9-16 *ottobre* 1920, *che limitano l'importo complessivo che ciascun viaggiatore potrà portar seco, uscendo dai territori della Venezia Giulia e Tridentina per recarsi all'estero* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE CIVILE
PER LA VENEZIA GIULIA.

Visto il decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 882, le cui disposizioni vennero estese alle nuove Provincie con circolare del Segretariato generale affari civili presso il Comando Supremo, n. 2132, del 10 dicembre 1918 (Doc. 1021);

(1) Pubblicati nella *Gazzetta ufficiale* 23 ottobre 1920, n. 251.

Visto il decreto 26 giugno 1920 del ministro del tesoro (pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 3 luglio 1920, n. 156);

Visto il R. decreto 22 luglio 1920, n. 1233;

Vista la nota della presidenza del Consiglio dei ministri (Ufficio centrale per le nuove provincie) del 26 settembre 1920, numero 11027 9-C, con la quale viene autorizzata la emissione del presente provvedimento;

DECRETA:

Art. 1.

Ferme restando le altre disposizioni contenute nel citato decreto Luogotenenziale del 30 giugno 1918, n. 882, viene limitato alla somma di lire 500 l'importo complessivo che ciascun viaggiatore, uscendo dal territorio della Venezia Giulia per recarsi all'estero, potrà portar seco in biglietti italiani o in titoli rappresentativi della moneta stilati in lire italiane.

Art. 2.

Il limite di cui all'art. 1 è ridotto a lire 150 per tutti coloro che escono dal territorio della Venezia Giulia, frequentemente, per ragioni professionali o altro, e che vi fan ritorno entro le 48 ore. Fra tali persone sono compresi gli abitanti delle zone di frontiera. salvo quando si possa provare che la loro permanenza all'estero supererà una settimana, gli impiegati postali, il personale ferroviario ecc.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Trieste, 9 ottobre 1920.

Il commissario generale civile per la Venezia Giulia

MOSCONI.

IL COMMISSARIO GENERALE CIVILE
PER LA VENEZIA TRIDENTINA

Visto il decreto Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 882 le cui disposizioni vennero estese alle nuove provincie con circolare del Segretariato generale affari civili presso il comando supremo numero 2132 del 10 dicembre 1918 (Doc. 1021);

Visto il decreto 26 giugno 1920 del ministro del tesoro (pubblicato dalla *Gazzetta ufficiale* del 3 luglio 1920, n. 156);

Visto il R. decreto 22 luglio 1920, n. 1233;

Vista la nota della presidenza del Consiglio dei ministri (Ufficio centrale per le nuove provincie) del 26 settembre 1920, numero 11027/9-C, colla quale viene autorizzata l'emissione del presente provvedimento;

DECRETA:

Art. 1.

Ferme restando le altre disposizioni contenute nel citato decreto Luogotenenziale del 30 giugno 1918, n. 882, viene limitato alla somma di lire 500 l'importo complessivo che ciascun viaggiatore, uscendo dal territorio della Venezia Tridentina per recarsi all'estero, potrà portar seco in biglietti italiani o in titoli rappresentativi della moneta stilati in lire italiane.

Art. 2.

Il limite di cui all'art. 1 è ridotto a lire 150 per tutti coloro che escono dal territorio della Venezia Tridentina, frequentemente, per ragioni professionali o altro, e che vi fan ritorno entro le 48 ore. Fra tali persone sono compresi gli abitanti delle zone di frontiera, salvo quando si possa provare che la loro permanenza all'estero supererà una settimana, gli impiegati postali, il personale ferroviario, ecc.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Trento, 16 ottobre 1920.

Il commissario generale civile per la Venezia Tridentina
CREDARO.

COMUNICATI

In ottemperanza alla disposizione dell'articolo 6 del regolamento interno di procedura della Commissione reale pei ricorsi sui ruoli, si pubblicano, riuniti per identità di materia ed in sunto, i ricorsi presentati alla Commissione stessa dai sottindicati agenti.

Gli interessati che dall'eventuale accoglimento dei ricorsi in parola, si ritenessero comunque lesi, potranno far pervenire le loro osservazioni alla Commissione reale entro 30 giorni dalla data del presente Bollettino.

Leonardi Vincenzo - segretario di 2ª classe. — Ruolo pers. amm.vo, vol. V, pag. 136, n. 2301.

« Basandosi sulle mansioni prevalentemente tecniche che asserisce disimpegnare da tempo, ritiene aver diritto alla inscrizione nel ruolo Lavori e Costruzioni, vol. IV con la qualifica di segretario tecnico ».

Denaro Attilio - disegnatore di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 37, n. 124.

« Asserendo di aver disimpegnato mansioni tecniche, chiede di essere inscritto nel ruolo dei segretari tecnici - grado transitorio 11° ».

Cavallaro geom. Antonino - assistente tecnico di 1ª clase. — L. C., vol. IV, pag. 53, n. 189.

Fanciulli geom. Giuseppe - assistente tecnico di 1ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 51, n. 121.

Farulla geom. Francesco - assistente tecnico di 1ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 53, n. 207.

TRESCA Lelio - assistente tecnico di 1ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 53, n. 185.

LIPPI Tito - assistente tecnico di 1ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 53, n. 210.

ANNINO geom. Giuseppe - assistente tecnico di 1ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 53, n. 193.

PERFETTI Giovanni - assistente tecnico di 1ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 53, n. 197.

PASSALACQUA geom. Gioacchino - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 54, n. —

BALDIZZONE geom. Giovanni - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C. vol. IV, pag. 55, n. —

MORETTI Mauro - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 55, n. —

RUSSO Filadelfo - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 56, n. —

BARACCHI Oreste - disegnatore dí 1ª classe. — L. C., vol. IV, pagina 35, n. 18.

BUSCAINO Luigi - disegnatore di 1ª classe. — L. C., vol. IV, pagina 37, n. 122.

DI FAUSTO Giuseppe - disegnatore di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 39, n. 205.

BUONASSISI Maiorico - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 56, n. —

POGGETTI Tullio - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 51, n. 128.

GENESIO geom. Sergio - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 55, n. —

GIORDANI Aldo - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 54, n. —

CAPELLO geom. Amleto - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C. vol. IV, pag. 56, n. —

DE ROSSI geom. Alfredo - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 51, n. 119.

ZAINA geom. Rodolfo - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 56, n. —

PAGELLA geom. Giuseppe - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 54, n. —

BELLONE geom. Cristofaro - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 51, n. 116.

ZERBI geom. Virginio - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 52, n. 138.

GRANDIS Valentino - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 54, n. —

MAGIOTTA Riccardo - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 52, n. 156.

OLIVIERI Giulio - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 55, n. —

DELLA CASA geom. Nullo - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 55, n. —

« In distinti ricorsi i suddetti agenti muovono lagnanza per non essere stati compresi nel ruolo dei segretari tecnici, asserendo di averne diritto in base alle mansioni che da tempo sono stati chiamati a disimpegnare ».

LAZZERI Omero - applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 95, n. 808. Data di distacco agli uffici, 1-8-917.

VINCI Emilio - commesso 1ª classe. — Pers. esec., vol. III, pag. 8, n. 319. Data di distacco agli uffici, 1-9-916.

SARNATARO Giuseppe a. applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 152, n. 1566. Data di distacco agli uffici, 17-12-916.

SCARPELLINO Arduino - a. applicato. — Pers. esec., vol. II, pagina 151, n. 1560. Data di distacco agli uffici, 15-11-917.

DE MATTEIS Amedeo - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 70, n. 3490. Data di distacco agli uffici, 2-4-915.

BRUTI Goffredo - commesso di 2ª classe. — Pers. esec., vol. III, pag. 57, n. 207. Data di distacco agli uffici, 18-4-918.

ANTONUCCI Francesco - a. applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 142, n. 1074. Data di distacco agli uffici, 23-4-1918.

MANDOI Alfredo - a. applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 142, n. 1071. Data di distacco agli uffici, 29-11-1915.

GUERCIO Oscar - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 89, n. 467. Data di distacco agli uffici, 10-7-915.

FREDDI Umberto - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 69, n. 3444. Data di distacco agli uffici, 5-12-916.

DE MONTIS Arturo - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 88, numero 434. Data di distacco agli uffici, 13-4-917.

SCALABRIN Antonio - applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 117, numero 928. Data di distacco agli uffici, 26-6-917.

ROSTIROLLA rag. Fortunato - Sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pagina 58, n. 2843. Data di distacco agli uffici, 9-2-917.

DELAINI Dino - commesso di 2ª classe. — Pers. esec., vol. III, pagina 61, n. 330. Data di distacco agli uffici, 1-7-917.

PEROTTO Matteo - commesso di 1ª classe. — Pers. esec., vol. III, pag. 3, n. 20. Data di distacco agli uffici, 8-1-1918.

NOSETTI Mario - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 93, n. 710. Data di distacco agli uffici, 29-5-918.

LAYOLO avv. Paolo - a. applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 129, n. 331. Data di distacco agli uffici, 30-3-917.

RONCAGLIONE Francesco - applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 108, n. 427. Data di distacco agli uffici, 8-5-916.

Gay Giuseppe - applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 117, n. 921. Data di distacco agli uffici, 3-7-917.

Faletti Luigi - applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 103, n. 127. Data di distacco agli uffici, 16-2-914.

Gorini Elio - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 128, n. 288. Data di distacco agli uffici, 11-11-916.

Riccadonna Palmiro - applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 103, n. 158. Data di distacco agli uffici, 20-3-918.

Librino rag. Emanuele - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 82, n. 69. Data di distacco agli uffici, 12-11-915.

Sorce Antonino - a. applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 137, n. 813. Data di distacco agli uffici, 1-7-917.

Sciolino Salvatore - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 73, n. 3655. Data di distacco agli uffici, 16-7-917.

Tarlini Mario - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 62, n. 3064. Data di distacco agli uffici, 1-3-915.

Benassai Amedeo - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 44, numero 2084. Data di distacco agli uffici, 1-11-917.

Betti Ezio - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 81, n. 9. — Data di distacco agli uffici, 13-9-915.

Carli Giacomo - applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 105, n. 220. Data di distacco agli uffici, 28-11-917.

Frullini dott. Mario - applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 111, n. 549. Data di distacco agli uffici, 12-6-917.

Livi Luigi - a. applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 140, n. 934. Data di distacco agli uffici, 10-12-915.

Piattoli Oscar - a. applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 125, n. 143. Data di distacco agli uffici, 12-6-917.

Sani Alfredo - a. applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 131, n. 477. Data di distacco agli uffici, 15-8-917.

ANASTASIO Giuseppe - a. applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 149, n. 1445. Data di distacco agli uffici, 17-6-915.

NOTARO Domenico - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 94, n. 720. Data di distacco agli uffici, 5-8-916.

FALCOMATÀ Giuseppe - applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 108, n. 397. Data di distacco agli uffici, 27-2-918.

« In separati ricorsi i suddetti agenti distaccati a prestar servizio presso gli uffici dalla data a fianco di ognuno segnata, chiedono di essere inscritti nel ruolo del personale amministrativo vol. 5, in base alle mansioni che disimpegnano da vario tempo ed anteriormente al 1-6-918 ».

Si portano a conoscenza le seguenti norme e programmi di concorso e di idoneità per le promozioni in alcune categorie di personale.

Norme per l'esame di concorso a posti di Segretario di 2ª classe nel ruolo del personale di Movimento e Traffico fra Sottocapi abilitati a tutti i servizi di stazione.

(*Art. 45 del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte e orali.

Le prove scritte saranno due. La prima consisterà in una relazione su soggetto dato, riguardante materie di servizio e servirà anche come saggio di composizione italiana: la seconda nella risoluzione di uno o più problemi di matematica e computisteria in base ai punti *b*) e *c*) del programma d'esame.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa in ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca.

Detta prova sarà orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre correntemente in italiano e senza dizionario un brano di prosa moderna e di saper sostenere una conversazione nella lingua prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove scritte	Composizione	30
	Problema	20
Prova orale		30

Per le prove facoltative ciascun commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. - La Commissione, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli art. 37 e 39 (1° comma) del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. - Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte l'esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Geografia.

Europa: regioni in cui è ripartita: sua posizione e confini; orografia e idrografia di ciascuna regione. Stati compresi; popolazione, lingua, religione, ordinamento politico ed amministrativo e città principali, prodotti e industrie principali, commercio, importazione ed esportazione, principali centri industriali e commerciali di ogni singolo Stato.

Ferrovie italiane e collegamento con le linee estere. Princi-

pali linee ferroviarie europee e principali servizi marittimi mediterranei.

Asia, Africa, America, Oceania: situazione, confini, orografia e idrografia generale di ciascun continente; divisioni territoriali, popolazione, prodotti naturali, principali centri ed arterie commerciali. Possedimenti e colonie europei.

b) - **Matematica.**

Frazioni ordinarie e decimali. Sistema metrico decimale. Numeri primi, massimo comun divisore e minimo comune multiplo. Rapporti e proporzioni. Potenze e radici. Estrazione della radice quadrata.

Elementi di calcolo algebrico. Frazioni algebriche. Equazioni di 1° grado. Sistemi di equazioni di 1° grado con più incognite. Problemi di 1° grado.

Nozioni di geometria piana e solida. Misura della circonferenza. Area delle figure piane. Superficie e volume dei solidi.

c) - **Elementi di computisteria e ragioneria.**

Misure e monete dei principali stati d'Europa. Interesse semplice e composto. Riparti, Miscugli. Conti correnti ad interesse. Nozioni sul cambio e sulle operazioni di cambio. Annualità. Rendite. Ammortamenti.

Scritture in genere e classificazione dei registri. Partita semplice e partita doppia.

d) - **Materie di servizio.**

Nozioni sull'ordinamento dell'azienda di Stato in generale.

Ordinamento dell'azienda ferroviaria di Stato. Organi che la costituiscono e loro funzioni.

Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Legge per gli infortuni degli operai sul lavoro.

Regolamento del personale e disposizioni sulle competenze accessorie.

Disposizioni sugli orari e sui turni di servizio del personale.

Regolamenti vari relativi all'esercizio e prefazione generale dell'orario di servizio.

Nozioni sul contratto di trasporto. Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato. Convenzione internazionale di Berna.

Contabilità dei prodotti e specialmente delle gestioni.

Approvato del Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Applicato delle stazioni fra Commessi di 1ª e 2ª classe.

(*Art. 47-c del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte e orali.

Le prove scritte saranno tre: la prima consisterà in una composizione italiana su tema dato; la seconda in un saggio di calligrafia come al punto *b*) del programma annesso; la terza nello svolgimento di un tema di tassazione sulle gestioni merci.

La prova orale verterà sulle materie indicate ai punti *a*), *c*), *d*), *e*) del programma d'esame.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove scritte	Composizione italiana e calligrafia .	20
	Calligrafia	10
	Tassazione merci	20
Prova orale		30

3. — La Commissione, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 37 e 39 (1° comma) del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado, e fra agenti dello

stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità, secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Italiano.

Interrogazioni sulla composizione scritta presentata dal candidato; elementi di grammatica.

b) - Calligrafia.

Scrittura in corsivo sotto dettatura; scrittura in vari caratteri a scelta del candidato.

c) - Geografia.

Geografia fisica e politica dell'Europa e particolarmente dell'Italia. — Rete ferroviaria italiana e collegamenti con le linee estere.

d) - Aritmetica e Geometria.

Operazioni sui numeri interi e decimali e sulle frazioni ordinarie. Sistema metrico decimale. Rapporti e proporzioni. Regola del tre semplice e composta. Interesse semplice.

Nozioni sulle figure piane e sui solidi. Misura della circonferenza. Superficie delle principali figure piane. Superficie e volume dei principali solidi.

e) - Materie di servizio.

Tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato: disposizioni comuni a tutti i trasporti: gestione viaggiatori: condizioni e norme generali; viaggiatori soggetti a condizioni speciali;

tenuta della gestione. Gestione bagagli e cani: condizioni generali; tariffe bagagli, cani e piccoli animali; tenuta della gestione. Gestioni merci: Grande Velocità, Piccola Velocità, Piccola Velocità Accelerata; condizioni generali; tariffe e tassazioni dei trasporti; tenuta delle gestioni: servizio doganale.

Telegrafo: cognizioni teoriche ed esperimenti pratici.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 *agosto* 1920.

Norma per l'esame di concorso a posti di Sotto-capo squadra operai nel ruolo del personale tecnico ed operaio del Movimento fra Operai di 1ª categoria del ruolo stesso.

(*Art.* 115 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno pratiche, scritte e orali.

La prova pratica di lavoro consisterà nell'esecuzione di uno o più lavori inerenti alle diverse specialità di mestiere specificate al punto *b*) del programma.

Le prove scritte saranno due: l'una consistente nello svolgimento di un tema su argomento di indole professionale da servire anche come saggio di composizione italiana; l'altra nella soluzione di un problema di aritmetica e geometria in relazione al punto *a*) del programma.

La prova orale verterà sulle materie indicate ai punti *a*) *b*) e *c*) del programma stesso.

2. — Il numero massimo dei punti di cui disporrà ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prova di lavoro		30
Prove scritte	Composizione	10
	Problema	10
Prova orale		30

Saranno inoltre attribuiti fino a 8 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

3. — La Commissione, per ciascuno dei tre rami di servizio, formerà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, inscrivendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte e quelle pratiche la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale.

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni di aritmetica con numeri interi e decimali. Operazioni sulle frazioni ordinarie. Sistema metrico decimale e sue applicazioni alle misure più comuni. Regola del tre semplice. Numeri complessi (ore, gradi, misure inglesi). Area delle principali figure piane. Volume dei solidi più comuni.

Nozioni di fisica. — Cenni sulle proprietà generali dei corpi. Peso specifico. Principio dei vasi comunicanti. Livello. Barometro. Manometro. Pompe a stantuffo. Ventilatori. Effetti del calore nei corpi. Termometri.

Nozione di meccanica. — Forze e loro composizione nei casi più semplici. Dinamometri. Gravità terrestre. Centro di gravità. Macchine semplici. Bilance e stadere.

Nozione di chimica. — Corpi semplici e composti. Miscugli. Leghe.

b) - Cultura tecnica.

Pei concorrenti a posti nei Laboratori telegrafici per gl'impianti telegrafici telefonici e di segnalamento.

Elementi di elettrotecnica; unità pratiche e metodi più comuni di misura.

Apparecchi telegrafici Morse; loro funzionamento e manutenzione: impianto d'uffici telegrafici; guasti interni e loro riparazione.

Apparecchi telefonici e telefonoforici e commutatori centrali; loro funzionamento, impianto e manutenzione; guasti e loro riparazioni.

Apparecchi di controllo dei segnali (ottici ed acustici) in uso presso le Ferrovie dello Stato; loro impianto, fuzionamento e manutenzione; guasti e loro riparazioni.

Vari tipi di pile, loro formazione e governo, impianto e governo delle batterie di accumulatori.

Impianto di linee aeree e sotterranee; materiali usati; manutenzione, guasti e loro riparazione.

Nozioni sugli orologi e sugli apparecchi per la pesatura.

Norme e metodi particolari di lavorazione.

Interpretazione didisegni.

Per concorrenti a posti negli impianti di illuminazione e distribuzione di forza.

Elementi di elettrotecnica; unità pratiche e metodi di più comuni di misura.

Nozioni elementari sulle correnti continue ed alternate, monofasi e polifasi.

Nozioni relative all'impianto, al funzionamento ed alla condotta delle caldaie a vapore, e dei motori a vapore, a scoppio, a combustibile interna: dinamo, alternatori a motori a corrente continua ed alternata; accumulatori stazionari e trasportabili; trasformatori fissi e rotanti; quadri e linee di distribuzione; impianti d'illuminazione elettrica nei locali e ne treni.

Guasti sugli impianti ed agli apparecchi indicati al capoverso precedente; loro riparazione.

Nozioni sugli apparecchi speciali elettrici dele stazioni (arganelli, carrelli trasbordatori, montacarichi e simili).

Nozioni sulle sonerie degli uffici e sui telefoni comuni.

Norme e metodi particolari di lavorazione.

Precauzioni da osservarsi nell'esercizio degli impianti elettrici. Soccorsi d'urgenza in caso di infortuni prodotti dalla corrente elettrica.

Interpretazione di disegni.

Pei concorrenti a posti nei laboratori di lattoneria.

Nozioni generali sulla fusione e sulla saldatura dei metalli.

Nozioni particolari relative all'esecuzione a mano ed a macchina di lavori di lattoniere.

Impianti d'illuminazione a gas con speciale riguardo al gas acetilene; loro manutenzione.

Cenni sulla saldatura ossiacetilenica.

Norme e metodi speciali di lavorazione.

Interpretazione di disegni.

c) - **Materie di Servizio.**

Registrazioni varie che si eseguiscono nei laboratori e negli impianti. Disposizioni del Regolamento del personale concernenti il personale operaio e le relative competenze accessorie. Disposizioni e prescrizioni concernenti la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Primi soccorsi. Denuncie.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 *agosto* 1920.

Norme per l'esame a posti di Frenatore fra manovali di stazione.

(*Art.* 57-a *del Regolamento del personale*).

1. — L'esame sarà scritto e orale.

L'esame scritto comprenderà due prove: la prima consisterà

in una composizione italiana che servirà anche come saggio di calligrafia, la seconda in un problema di aritmetica, in base al punto *a)* del programma.

La prova orale verterà sulle materie di servizio, come al punto *b)* del programma.

2. — A richiesta del candidato sarà consentita anche una prova facoltativa per ognuna delle lingue francese, inglese e tedesca. Detta prova sarà orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper sostenere una conversazione nella lingua prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascun Commissario per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove scritte	Italiano e calligrafia	20
	Aritmetica	20
Prova orale		30

Per le prove facoltative ciascun commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione, nel riferire sui risultati degli esami, farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 37 e 39 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'articolo 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, la esclusione è decisa dal commissario presente.

PROGRAMMA DELLE MATERIE D'ESAME.

a) - Aritmetica.

Soluzione di un problema implicante la conoscenza delle quattro operazioni sui numeri interi e decimali, e del sistema metrico decimale.

b) - **Materie di servizio.**

Regolamento sui segnali.

Regolamento per la circolazione dei treni. (Art. 1, 2 (capov. 1, 6 e 7), 3 (capov. dall'1 al 6), 4 (capov. 1 e 9), 6, 11 (capov. 2), 13, 14 (capov. 1 e 2), 15 capov. 1, 2 e 6), 17, 18 (capov. 3), 19 (capov. 4 e 7), 20, 21, 22 (capov. 1, 2 e 5), 23 (capov. 1 e 9), 24 (capov. 1), 26 (capov. 1), 27 (capov. 1), 28 (capov. 1), 29 (capov. 1, 2 e 3), 35 (capov. 3), 37 (capov. 1 e 3), 38 (capov. 5) e 40.

Istruzione per il personale dei treni (meno le parti III e IV)

Istruzione relativa ai fanali da segnalamento per la coda dei treni.

Istruzione per l'uso dei petardi da segnalamento.

Agganciamento dei veicoli. Illuminazione, riscaldamento e pulizia dei treni.

Nozioni sulla rete ferroviaria italiana (linee e stazioni principali e transiti di confine).

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Ispettori nel ruolo del personale della Trazione e dei Veicoli fra Segretari tecnici e Disegnatori dei gradi 7, 8° e 9° del ruolo stesso.

(*Art.* 91 *e* 216 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte e orali.

Le prove scritte saranno due e consisteranno nello svolgimento di due temi: il primo, unico per tutti i candidati, consisterà in una relazione sopra argomenti di servizio; l'altro tema scritto sarà scelto dai candidati fra una terna di temi riguardanti le materie dei gruppi b) e c), e consisterà nello sviluppo di un progetto con relazione, disegni, calcoli, perizie di spesa ecc.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita una prova facoltativa su ciascuna delle lingue estere francese, inglese e tedesca.

Detta prova consisterà in un esame scritto ed in uno orale e sarà presa in considerazione per la votazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre correntemente e senza dizionario, dall'italiano un brano di relazione tecnica e di saper sostenere una conversazione nella lingua prescelta.

3. — Il numero massimo di punti assegnati a ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obligatorie è stabilito come segue:

Prove scritte	1° Tema	20
	2° Tema	30
Prova orale		30

Per le prove facoltative la Commissione potrà assegnare, ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obligatorie, fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione nel riferire sull'esito degli esami farà l'elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenizoni che si verifichino durante le prove scritte l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale.

Algebra. — Generalità sul calcolo letterale. Operazioni sulle quantità e frazioni algebriche. Equazioni e sistemi di equazioni di 1° grado. Equazioni di 2° grado, e di forma biquadratica. Disuguaglianze di 1° e 2° grado. Progressioni e serie. Nozioni sui limiti. Massimi e minimi.

Logaritmi e uso delle tavole relative. Regolo calcolatore e suo uso.

Geometria. — Nozioni fondamentali; parallelismo e ortogonalità delle rette; dei triangoli, e dei poligoni in generale. Teoremi principali sul cerchio; poligoni ad esso inscritti e circoscritti. Equivalenza delle figure piane. Rapporti e proporzioni. Similitudine delle figure piane. Area delle figure piane. Nozioni fondamentali di geometria solida. Proprietà dei solidi regolari. Criteri di similitudine. Misura della superficie e del volume dei solidi.

Trigonometria. — Funzioni trigonometriche e loro variazioni; relazioni tra le funzioni circolari di uno stesso arco. Formule d'addizione e sottrazione delle funzioni circolari e formule derivate. Tavole trigonometriche. Relazioni fondamentali fra lati e angoli dei triangoli. Problemi relativi alla risoluzione di triangoli ed al calcolo della loro area.

Geometria analitica. — Sistemi di coordinate. Coordinate cartesiane ortogonali nel piano. Distanza fra due punti. Equazioni della retta e problemi relativi. Condizioni di ortogonalità e parallelismo fra rette. Equazioni ridotte del cerchio, dell'elisse, della iperbole e della parabola. Luoghi geometrici semplici. Equazioni di traiettorie. Coordinate polari. Passaggio dall'uno all'altro sistema di coordinate.

Geometria descrittiva. — Proiezione di Monge. Problemi elementari sui punti, rette e piani. Cambiamento dei piani; rotazioni e ribaltamenti. Rappresentazione di solidi in posizioni varie. Intersezioni di solidi geometrici di speciale interesse nella pratica e determinazione delle loro linee di penetrazione. Superfici geometriche sviluppabili. Applicazione a casi pratici.

Elementi di fisica. — Nozioni sulla costituzione dei corpi e sulle loro proprietà generali. Gravità terrestre. Peso di un corpo; peso specifico e densità. Leggi del pendolo; applicazioni.

Proprietà caratteristiche dei liquidi e degli aeriformi: applicazioni varie.

Calore: suoi effetti e sua misura. Fenomeni di dilatazione dei solidi, dei liquidi e degli aeriformi. Trasmissione e dispersione del calore. Evaporazione dei liquidi: proprietà e leggi relative. Proprietà fondamentali del vapor d'acqua nelle sue varie forme.

Nozioni fondamentali d'acustica e leggi fondamentali sul suono.

Principî d'ottica e leggi sulla propagazione, riflessione e rifrazione della luce.

Meccanica generale. — Elementi di statica. Concetto, misura e rappresentazione di forza. Problemi vari di composizione di forze. Coppie.

Principî di statistica grafica: applicazioni varie ai poligoni funicolari, alla determinazione del centro di gravità ed alle macchine semplici.

Elementi di cinematica. Classificazione dei movimenti. Varie specie di moto elementari e loro leggi. Rappresentazione vettoriale. Principio della indipendente coesistenza dei movimenti. Composizione dei moti elementari.

Elementi di dinamica. Concetto di massa e di forza e loro unità fondamentali di misura. Quantità di moto ed impulso. Concetto di lavoro: unità di lavoro, varie forme ed espressioni del lavoro.

Movimento di un punto materiale. Moto curvilineo libero; moto parabolico. Moto di un punto vincolato ad una curva circolare; pendolo circolare. Moto su un piano inclinato. Moto attorno ad un punto fisso e ad un asse fisso. Urto dei corpi. Attrito; varie sue forme: applicazioni ai perni al cuneo e agli organi di trasmissione. Rigidezza degli organi di trasmissione.

b) - **Cultura tecnologica.**

Nozioni generali sulle macchine. — Potenza, reddimento, lavoro utile delle macchine in genere. Macchine idrauliche: tipi fondamentali e loro caratteristiche. Macchine a vapore: generatori di vapore; loro parti essenziali, vari tipi fondamentali e derivati. Motrice a moto alterno: nozioni generali e caratteristiche di funzionamento. Distribuzione del vapore. Coppia motrice all'albero motore. Tipi di macchine a vapore ad espansione semplice o multipla. Condensazione del vapore. Cenno sui motori rotanti e sui loro caratteri differenziali. Altri tipi di macchine termiche.

Elettrotecnica. — Principi di elettrostatica e di elettrodinamica. Leggi fondamentali. Unità di misura. Cenni sugli accumulatori e sulle loro proprietà e caratteristiche di funzionamento. Principî elementari sul magnetismo. Campi magnetici. Fenomeni di induzione; leggi da cui sono regolati.

Istrumenti di misura per correnti elettriche industriali. Macchine generatrici elettriche: loro caratteristiche essenziali: rendimento.

Trasformatori statici. Motori a corrente continua ed alternata. Motori a campo rotante convertitori.

Elementi di chimica applicata. — Acque potabili e per usi industriali. Metodi di depurazione. Incrostazioni delle caldaie e mezzi per ridurle. Combustibili naturali ed artificiali. Saggi sui combustibili. Combustione. Metodi di conservazione dei legnami. Vernici.

Organi di macchine. — Organi di collegamento: fissi e mobili, viti, chiavette di tensione e torsione, chiodature: cenni sui recipienti cilindrici soggetti a pressione.

Organi di trasmissione del moto rotatorio, rigidi e flessibili: ruote dentate, viti senza fine, alberi, perni, sopporti, sedie, giunti, innesti e loro disposizioni di comando, trasmissioni a frazione, cinghie, funi di canape e metalliche, catene.

Organi degli apparecchi di sollevamento e di comando delle macchine: funi di sollevamento vegetali e metalliche, catene, tamburi e carrucole, ganci, meccanismi di frenatura e d'arresto, leve e manovelle, volanti.

Organi di manovellismi: stantuffo, testa a croce, bielle e loro teste, eccentrici, manovelle e alberi a gomito; meccanismi d'inversione di moto. Incastellature delle macchine.

Organi di tenuta di distribuzione e di chiusura: cilindri, scatole a stoppo tubi e loro giungioni, ribunetti a maschio, valvole a sollevamento, comandate, automatiche; saracinesche, cassette e valvole di distribuzione. Molle.

Metallurgia. — Preliminari. Combustibile e combustibili. Forni e loro tipi d'impiego più diffuso, nella lavorazione dei metalli e nella loro estrazione. Principio di Siemens. Varie qualità di ghisa, loro aspetto alla frattura, pregi, difetti, impiego, elementi correttori o ghise di rettifica, Fonderia in generale: formatura manuale; formatura a sagoma delle anime; formatura mista; formatura a macchina. Acciai al convertitore Bessemer e derivati; acciaio al riverbero; acciai di cementazione; acciai omogenei al crogiuolo. Ferro di riverbero: ferro dolce, ferro omogeneo od acciaio extra-dolce. Cenno sulla fusione dell'acciaio. Trattamento dei ferri

e degli acciai alla laminazione: laminatoi a 2 e a 3 cilindri; laminatoi da lamiera; laminatoio universale. Lavorazione mista di cilindro e trafila: fabbricazione dei tubi saldati, bolliti e trafilati, bolliti cilindrandoli sul mandrino; processo Mannesman. Tecnologia del rame.

Macchine utensili per la lavorazione dei metalli. — Tornio semplice inglese. Tornio ad asse verticale; revolver orizzontale, verticale; tipo Hasse (frontale); tornio a volante. Accenno a qualche tornio speciale. Ordine di lavorazione rispetto al tracciamento. Conteggi di filettatura ed esercizi numerici. Fresatrici: orizzontale, verticale e piallatrice ed universale. Trapani: vari loro tipi; trapani radiali. Lavorazione a lunetta. Attrezzaggio. Alesatrici comuni americane da cilindri. Alesatrici usate come frese. Attrezzi e macchine speciali a mola di smeriglio. Limatrici. Piallatrici. Strozzatrice comune ed americana. Lavoro a sagoma. Magli a leva, a frizione, a molla, atmosferici, ad aria compressa, a vapore, meccanici. Bilancieri. Disposizioni delle fucine. Cesoia e punzone. Calandre. Bilancieri a freddo, metodi di lavorazione ed attrezzatura. Piegatrici e macchine per lavorazione delle lamiere e dei ferri sagomati. Presse idrauliche. Attrezzatura ed impostazione dei pezzi nelle varie macchine. Forni. Chiodatura meccanica.

Macchine per utensili per la lavorazione del legno. — Macchine per segare; seghe alternative, seghe circolari, seghe a nastro. Macchine per piallare: semplici, da fare il filo alle tavole, doppie, lavoranti su 4 faccie. Macchine per forare: trapano semplice verticale, trapano orizzontale capace anche di far cave. Macchine per fresare: trottola, suo impiego, uso della trottola come sega circolare disposta in piani obliqui all'asse di rotazione. Macchina per innesti a coda di rondine per cassette ecc. Macchine composite. Piallatrici per tenoni. Bedano per incastri con trapano d'avviamento. Pialla da filo e foratrice orizzontale da cave. Politrici da legno. Macchine accessorie per affilature di lame e di seghe, per deviarne i denti, per saldare le seghe a nastro.

c) - Cultura tecnica speciale.

Nozioni generali sulla struttura delle linee ferroviarie e sugli armamenti.

Trazione e materiale mobile. — Caratteristiche della locomo-

tiva a vapore. Aderenza. Meccanica del movimento esercitando uno sforzo motore.

Caldaia, sue parti essenziali e particolari di costruzione. Combustione e vaporizzazione.

Carro della locomotiva, telaio, sospensione e rodiggio: loro caratteristiche. Mezzi per facilitare l'iscrizione in curva: bissel, assi radiali e carrelli e loro particolare azione.

Meccanismo motore: disposizioni costruttive dei cilindri, loro unione al telaio, e collegamento col rodiggio mediante biella e manovella. Sforzo di trazione al cerchione e suo valore medio.

Distribuzione del vapore: cassetti semplici, equilibrati, a canale e distributori cilindrici. Sistemi e meccanismi di distribuzione: distribuzioni speciali ed ellittiche.

Locomotive a doppia espansione: disposizioni varie ed apparecchi speciali d avviamento. Locomotive a vapore surriscaldato: tipi di surriscaldatori impiegati; accessori speciali e particolarità di funzionamento. Accessori vari della caldaia. Apparecchi di attacco e di repulsione. Accessori del telaio. Freni e loro apparecchiatura.

Tender: tipi e particolari di costruzione: attacco con la locomotiva. Resistenze complessive della locomotiva e tender. Tipi di locomotiva in relazione al servizio e criteri di classificazione. Locomotive ad aderenza artificiale.

Caratteristiche dei veicoli ferroviari e loro particolarità costruttive. Resistenze proprie che ne derivano in rettifilo e in curva: resistenza dell'aria.

Carrozze per servizio viaggiatori e carri per trasporti merci; costruzione del telaio e della cassa: sospensione del telaio sui carrelli: organi di repulsione e di attacco.

Materiale speciale.

Attrezzatura dei freni; timonerie e varie forme; freni a mano e freni continui ed automatici e loro prerogative. Apparecchiatura del freno Westinghouse e del freno a vuoto Smith. Calcoli relativi alla frenatura dei convogli.

Circolazione ed esercizio. — Scambio del materiale mobile per i servizi cumulativi ed internazionali. Verifica, pulizia, lubrificazione. Riscaldamento ed illuminazione. Distribuzione. Visite periodiche e visite speciali ai veicoli.

Depositi ed officine locomotive: meccanismi fissi, piattaforme, carrelli strasbordatori. Fabbricati: impianti di igiene. Rifornitura locomotive, pulizia e lavaggio. Impianti dei depositi e delle officine. Riparazioni delle locomotive presso l'industria privata.

Squadre Rialzo ed Officine veicoli: loro attribuzioni e organizzazione; impianti vari loro propri. Riparazioni dei veicoli presso l'industria privata.

Trazione elettrica. — Impianti in generale relativi alla elettrificazione ferroviaria. Apparecchiatura di linea nei suoi tipi fondamentali. Particolarità di montaggio. Motori elettrici usati per la trazione: a corrente continua a medio ed alto potenziale, a corrente trifase, a campo rotante, a corrente monofase; loro caratteristiche speciali di funzionamento nei riguardi dell'esercizio ferroviario. Applicazioni varie. Struttura meccanica dei locomotori e delle automotrici; particolarità costruttive loro proprie, trasmissioni del movimento. Equipaggiamento elettrico e di comando. Accessori.

d) - **Materie di servizio.**

Istruzioni tecniche principali relative alle locomotive ed ai veicoli. Istruzioni per le prove e visite delle caldaie. Istruzioni sul freno Westinghouse. Istruzioni e norme relative alla condotta delle locomotive a vapore e dei locomotori.

Regolamento dei segnali. Regolamento sulla circolazione dei treni.

Classificazione dei treni, loro composizione e velocità di marcia; limitazioni ad essa imposte per esigenze di servizio. Tabelle di prestazione e di frenatura. Distribuzione dei freni. Circolazione e ripartizione del materiale mobile (locomotive e veicoli).

Principali disposizioni legislative sulle ferrovie. Esercizio di Stato e concessioni all'industria privata.

Ferrovie principali, secondarie ed economiche.

Prodotti del traffico, e loro relazione con la spesa di impianto e di esercizio. Costo del treno-chilometrico e dell'unità di traffico.

Ordinamento dell'azienda ferroviaria di Stato secondo le leggi organiche costitutive, con particolare riguardo al Servizio Materiale e Trazione.

Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dello esercizio delle strade ferrate.

Regolamento del personale e disposizioni sulle competenze accessorie.

Regolamento speciale delle Officine.

Disposizioni sugli orari e sui turni del personale.

Disposizioni di legge in materia di infortuni sul lavoro.

Cenni sull'ordinamento amministrativo-contabile del Servizio Materiale e Trazione.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 *agosto* 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Segretario tecnico principale nel ruolo del personale della Trazione e dei Veicoli fra Segretari tecnici di 1ª e 2ª classe del ruolo stesso.

(*Art.* 93 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte ed orali.

L'esame scritto consisterà nello svolgimento di un tema riguardante le materie di cui ai punti *b*) e *c*) del programma delle materie d'esame e servirà anche come dimostrazione della conoscenza, da parte del candidato, della lingua italiana. Tale tema sarà accompagnato, ove occorra, da schizzi, disegni d'insieme e di particolari, calcoli, ecc.

La prova orale verterà su tutte le materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita una prova facoltativa in ciascuna delle lingue estere francese, inglese e tedesca. Detta prova sarà scritta ed orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di sapere tradurre dall'italiano correntemente un brano di relazione tecnica e di sapere sostenere una conversazione nella lingua estera prescelta.

3. — Il numero massimo di punti di cui potrà disporre cia-

scuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove { scritta 30
orale . . . . 30 }

Saranno inoltre attribuiti fino a 6 punti in complesso a ciascun candidato in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

Per le prove facoltative la Commissione potrà assegnare, ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie, fino a quattro punti per ciascuna lingua.

4. — La Commisione esaminatrice farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte la esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale.

Algebra. — Generalità sul calcolo letterale e sulle formule algebriche. Operazioni algebriche. Scomposizione in fattori di espressioni algebriche semplici. Equazioni di primo grado ad una incognita. Sistemi lineari di equazioni. Problemi di primo grado. Equazoni di 2° grado ad una incognita. Problemi di 2° grado. Equazioni biquadratiche. Applicazioni a problemi geometrici. Progresioni aritmetiche e geometriche. Logaritmi e uso delle tavole relative. Regolo calcolatore e suo uso.

Geometria. — Della retta e del piano. Rette parallele e teoremi relativi, triangoli, parallelogrammi, poligoni in generale e

teoremi relativi. Proiezioni e luoghi geometrici. Del cerchio e sue proprietà fondamentali. Posizioni rispettive di una retta e di una circonferenza. Posizioni rispettive di due circonferenze. Problemi fondamentali sui triangoli, sui quadrilateri, sul cerchio. Poligoni inscritti e circoscritti. Equivalenza dei poligoni e teoremi fondamentali relativi. Rapporti e proporzioni fra grandezze. Teoremi sui triangoli e sui poligoni simili e loro applicazioni. Misura delle superfici piane.

Rette e piani perpendicolari e paralleli. Angoli diedri e poliedri. Poliedri regolari: prisma parallelepipedo, piramide, cilindro e cono rotondo. Tronchi di piramide e del cono a basi parallele. Sfera, calotta, zona, settore, segmento sferico. Loro aree e volumi. Applicazione a soggetti tecnici e d'officina. Similitudine dei poliedri.

Geometria descrittiva. — Proiezioni ortagonali. Problemi elementari riguardanti punti, rette e piani e loro tracce. Cambiamenti dei piani. Rotazioni. Ribaltamenti. Rappresentazione dei solidi retti ed obliqui in posizioni varie rispetto ai piani fondamentali. Intersezione di una retta con un poliedro. Intersezione dei solidi. loro linee di penetrazione e sviluppo. Sviluppo dei poliedri e dei corpi rotondi interi e sezionati. Applicazioni varie alle lavorazioni meccaniche.

Trigonimetria. — Funzioni trigonometriche e loro variazione. Relazioni fondamentali fra le funzioni di uno stesso arco. Formule per la somma e la differenza degli archi e principali trasformazioni. Tavole trigonometriche. Relazione fra i lati e gli angoli di un triangolo. Casi ordinari di risoluzione di triangoli. Diverse espressioni dell'area di un triangolo.

Meccanica e resistenza dei materiali. — Statica: forze, misura, rappresentazione grafica. Composizione e scomposizione di forze. Forze concorrenti, forze parallele. Coppie. Composizione di un sistema qualunque di forze. Problemi pratici relativi. Centro di gravità: definizione, ricerca grafica ricerca sperimentale.

Cinematica: Moto uniforme, moto vario, moto uniformemente vario. Composizione di moti e parallelogrammi della velocità. Velocità assoluta e relativa. Moto rotatorio e velocità angolare. Moto di traslazione e moto di rotazione.

Dinamica: leggi fondamentali; massa: quantità di moto:

impulso. Lavoro: unità di lavoro. Lavoro di una forza costante o variabile e sua rappresentazione grafica. Forza viva.

Resistenza dei materiali. Momenti d'inezia. Deformazione elastica Carico limite di elasticità, di rottura e di sicurezza. Sollecitazioni semplici.* Casi più comuni di sollecitazione composta. Cenni sulle macchine per la prova di resistenza dei materiali.

Elementi di elettrotecnica. — Nozioni fondamentali di elettrostatica, di elettrodinamica. Unità di misure elettriche. Magnetismo ed elettromagnetismo. Correnti continue ed alternate. Metodi per le più usuali misure elettriche industriali.

b) - **Cultura tecnica.**

Elementi di macchine. — Organi di collogamento: fissi e mobili : viti, chiavette di tensione e torsione, chiodature; costruzione di recipienti cilindrici soggetti a pressione. Organi di trasmissione del modo rotatorio rigidi e flessibili; alberi, perni, sopporti, sedie, del moto rotatorio rigiti e flessibili: alberi, perni, sopporti, sedie, giunti, innesti loro disposizioni di comando, ruote dentate, vite senza fine, trasmissioni a frizione, cinghie, funi di canape e metalliche, catene. Apparecchi di sollevamento e di comando delle macchine: meccanismi di frenatura e di arresto, leve e manovelle, volanti. Organi di manovellismi: stantuffo e sua asta, testa a croce, bielle e loro teste, eccentrici, manovelle e alberi a gomito, meccanismi d'inversione di moto, incastellature delle macchine, lubrificazione. Cilindri, scatole a stoppa, tubi e loro giunzione, rubinetti a maschio, valvole a sollevamento, comandate, automatiche, saracinesche, cassetti e valvole di distribuzione. Molle. Resistenze passive. Leggi generali sull'attrito. Valori dei coefficienti d'attrito. Attrito di strisciamento, attrito volvente, attrito nei perni. Rigidezza delle funi. Regolatori.

Nozioni generali sulle macchine. Macchine a vapore a moto alterno in genere e loro organi di produzione e trasformazione del lavoro. Distribuzione del vapore. Organi per la regolarizzazione del movimento. Motori rotativi. Motori a scoppio e a combustione interna.

Tecnologia meccanica. — Lavorazione dei metalli. Utensili da aggiustatore. Utensili da fucinatore. Attrezzi da calderaio. Attrezzi

da fonditore. Apparecchi di misura e tracciamento. Atrezzi speciali. Cenni sulle macchine per la lavorazione dei metalli.

Lavorazione dei legnami. Varie lavorazioni di segatura, piallatura, foratura, connessione e finitura. Attrezzi a mano per la lavorazione dei legnami. Cenni sulle macchine per la lavorazione dei legnami.

Nozioni di chimica applicata. — Combustibili usati sulle ferrovie. Caratteristiche di impiego e saggi tecnici più comuni.

Lubrificanti, minerali, vegetali, animali.

Legnami: essenze varie in relazione alle caratteristiche di impiego; iniezione e conservazione.

Tessuti, con speciale riguardo a quelli usati nel materiale rotabile. Prodotti vari: linoleum, lincrusta, cuoi, pelli, colori e vernici.

c) - Cultura tecnica speciale.

Nozioni generali sulla struttura delle linee e sugli armamenti del binario. Meccanismi fissi; piattaforme; carrelli traversatori. Officine locomotive e veicoli. Fabbricanti; impianti d'igiene. Rimessa locomotive: impianti speciali; mezzi per il lavaggio delle locomotive. Rifornimento locomotive di acqua e carbone. Impianti speciali dei depositi locomotive e delle squadre rialzo.

Locomotiva: sue caratteristiche e potenza. Caldaia e sue parti. Apparecchi di alimentazione, di sicurezza, di presa vapore e accessori diversi. Organi di produzione e di trasmissione del movimento. Apparecchi di librificazione. Sistemi di distribuzione. Cassetti semplici, equilibrati, cilindrici. Funzionamento della locomotiva in marcia. Locomotive Compound ed a vapore surriscaldato. Carro della locomotiva e tender: accessori della locomotiva: costruzione e collaudo delle locomotive.

Trazione elettrica: Cenno sulle macchine generatrici. Dinamo a corrente continua, e loro parti. Alternatori. Trasformatori. Impianti per produzione di corrente elettrica. Linee di distribuzione. Motori. Cenni sui locomotori elettrici. Stazioni di generazione e trasformazione della energia elettrica.

Veicoli: vari tipi e loro parti: accessori, apparecchi speciali; addobbi delle carrozze. Costruzione e collaudo dei veicoli.

Composizione treni. Scambio di materiale con altre ferrovie. Servizi internazionali. Carri privati. Visite speciali ai veicoli. Riscaldamento; illuminazione; pulizia, verifica, untura e disinfezioni.

Manutenzione e riparazione del materiale rotabile. Officine locomotive e veicoli; loro organizzazione tecnica ed amministrativa. Lavori a cottimo ed a economia. Riparazioni presso l'industria privata. Regolamenti vari relativi all'esercizio e alla sicurezza dello esercizio. Unità tecnica.

Istruzioni tecniche principali relative alle locomotive ed ai veicoli. Istruzioni sul freno Westinghouse. Istruzioni sulle visite e prove delle caldaie. Nozioni speciali relative alla condotta delle locomotive a vapore ed ai locomotori elettrici (secondo i programmi della Scuola Allievi fuochisti e dei macchinisti T. E).

Esecuzione di schizzi e interpretazione di disegni di materiale rotabile.

d) - **Materie di servizio.**

Ordinamento dell'Azienda ferroviaria con speciale riguardo al Servizio Materiale e Trazione. Regolamento di polizia e sicurezza ferroviaria. Regolamento del personale. Cenni sul regolamento speciale delle officine. Disposizioni sugli orari e turni di servizio. Prefazione all'orario generale di servizio. Legge e disposizioni sugli infortuni degli operai sul lavoro. Cenni generali sull'ordinamento contabile-amministrativo del Servizio Materiale e Trazione.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di idoneità a posti di Segretario tecnico principale nel ruolo del personale della Trazione e dei Veicoli fra Segretari tecnici di 1ª classe nel ruolo stesso.

(*Art. del* 93 *Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte ed orali.

La prova scritta consisterà nello svolgimento di un tema ri-

guardante le materie di cui ai punti *a*) e *b*) del programma appresso indicato.

Tale tema sarà accompagnato, ove occorra, da relazione, disegni, calcoli ecc.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — Il numero massimo di punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione è il seguente:

Prova scritta 30
Prova orale 30

3. — La Commissione esaminatrice nel riferire sul risultato degli esami farà un elenco dei candidati riusciti idonei con le rispettive votazioni, che servirà per la compilazione della graduatoria di cui al 2° comma dell'art. 77 del Regolamento del personale.

4. — Il candidato che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) · Cultura tecnica.

Organi delle macchine. — Organi di collegamento: fissi e mobili, viti, chiavette di tensione e torsione, chiodature: recipienti cilindrici soggetti a pressione.

Organi di trasmissione del moto rotatorio rigidi e flessibili: ruote dentate, vite senza fine, alberi, perni, sopporti, sedie, giunti, innesti e loro disposizioni di comando, trasmissioni a frizione, cinghie, funi di canapa e metalliche, catene. Organi degli apparecchi di sollevamento e di comando delle macchine: funi di sollevamento vegetali e metalliche, catene, tamburi, e carrucole, ganci meccanismi di frenatura e d'arresto, leve e manovelle, volanti. Organi e manovellismi: stantuffo e sua asta, testa a croce, bielle e loro teste, eccentrici, manovelle e alberi a gomito; meccanismi d'inversione di moto; incastellature delle macchine; lubrificazione. Or-

gani di tenuta, di distribuzione e di chiusura; cilindri, scatole a stoppa; tubi e loro giunzioni, rubinetti a maschio, valvole a sollevamento, comandate, automatiche; saracinesche: cassetti e valvola di distribuzione. Molle. Organi di repulsione: regolatori in generale, loro tipi e caratteristiche.

Tecnologia meccanica. — Lavorazione dei metalli. Cenno sui metalli di uso più comune. Utensili da aggiustatore e da fucinatore. Attrezzi da calderaio. Attrezzi da fonditori. Apparecchi di misura e tracciamento. Piano di paragone. Compasso di grossezza. Calibri. Compasso a ballerino. Calibro micrometrico. Calibri a vera. Compasso a punte. Piombino. Punteruoli o bulini, livelli, squadre. Cenni sulle macchine per la lavorazione dei metalli.

Lavorazione dei legnami. Cenni sulle varie assenze dolci e forti dei vari legnami d'opera e sulle forme nelle quali si trovano sui mercati; sull'impiego in relazione alle varie caratteristiche loro, ai metodi di conservazione, iniezione, varie lavorazioni di segatura, piallatura, foratura, connessione e finitura. Apparecchi di segheria a mano. Utensili da intagliatore e modellista. Cenni sulle macchine per la lavorazione dei legnami.

b) - Cultura tecnica speciale.

Nozioni generali sulla struttura delle linee. Armamenti del binario. Meccanismi fissi. Piattaforme. Carrelli traversatori. Officine locomotive e veicoli. Fabbricati. Impianti d'igiene e sicurezza. Rimessa locomotive. Impianti speciali. Mezzi per lavatura locomotive. Servizio polizia. Rifornimento locomotive di acqua e carbone. Stazioni generatori e trasformatori dell'energia elettrica. Impianti speciali dei depositi locomotive e delle Squadre Rialzo.

Locomotive: aderenza: sforzo di trazione: forza della locomotiva, Caldaia, disposizione generale della caldaia, e sue caratteristiche. Parti costituenti la caldaia. Apparecchi di alimentazione. di sicurezza, di presa vapore e accessori diversi. Organi di produzione e di trasmissione del movimento. Apparecchi di lubrificazione. Apparecchi di distribuzione: Stephenson, Gooch, Allan, Walschärt. Organi della distribuzione. Cassetti semplici equilibrati e cilindrici. Singolarità e anormalità nella marcia delle locomotive. Marcia a regolatore chiuso e a controvapore. Locomotive

Compound ed a vapore surriscaldato. Carro della locomotiva e tender. Telaio, rodiggio, sospensione freni. Accessori della locomotiva.

Trazione elettrica. Macchine generatrici. Dinamo a corrente continua e loro parti. Alternatori. Trasfomatori. Motori. Impianti per produzione di corrente elettrica. Linee di distribuzione. Cenni sui locomotori elettrici. Veicoli. Varî tipi di veicoli e loro parti accessorie. Apparecchi speciali. Addobbi delle carozze. Costruzioni e collaudo veicoli.

Scambio di materiale con altre ferrovie. Servizi internazionali. Carri privati. Visite speciali ai veicoli, riscaldamento, illuminazione, pulizia, verifica e untura, disinfezioni. Riparazione del materiale rotabile. Officine locomotive e veicoli, loro organizzazione. Lavori a cottimo ed economia. Riparazioni presso l'industria privata. Regolamenti varî relativi all'esercizio e nozioni sulla unità tecnica e sicurezza dell'esercizio e del materiale ferroviario.

Istruzioni tecniche principali relative alle locomotive ed ai veicoli. Istruzioni sul freno Westinghouse. Istruzioni sulle visite e prove delle caldaie.

Nozioni speciali relative alla condotta delle locomotive a vapore ed ai locomotori elettrici (secondo i programmi della Scuola allievi fuochisti e dei macchinisti T. E.).

c) - Cultura amministrativa.

Ordinamento dell'azienda ferroviaria di Stato con speciale riguardo al Servizio Materiale e Trazione.

Regolamento del personale e disposizioni sulle competenze accessorie. Cenni sul Regolamento speciale delle officine. Prefazione all'orario generale di servizio. Disposizione sugli orari e sui turni di servizio. Cenni generali sull'ordinamento contabile del Servizio Materiale e Trazione.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 27 *agosto* 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Disegnatore principale nel ruolo del personale della Trazione e dei Veicoli fra Disegnatori di 1ª e 2ª classe del ruolo stesso.

(*Art.* 94 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte, grafiche ed orali.

La prova scritta consisterà nella risoluzione di un problema di aritmetica e di geometria, sulle materie di cui al punto *a*) del programma. Le prove grafiche consisteranno: una nella riduzione di disegni di macchine o di veicoli e loro parti con sviluppo di particolari; l'altra in un saggio di disegno di macchine, a scelta dei candidati fra più temi dati.

La prova orale verterà sulle materie contenute nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita una prova facoltativa in ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca. Detta prova scritta ed orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di sapere tradurre correntemente in italiano un brano di relazione tecnica e di sapere sostenere una conversazione nella lingua estera prescelta.

3. — Il numero massimo di punti di cui disporrà ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per ogni prova obbligatoria è stabilito come segue:

Prove scritte e grafiche	Problema	20
	Riduzione di disegni	20
	Saggio di disegno	30
Prova orale		30

Per le prove facoltative ciascun commissario potrà assegnare, ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie, fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione esaminatrice, nel riferire sul risultato degli esami, farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale.

Aritmetica ed algebra. — Operazioni sui numeri interi, decimali e frazionari. Divisibilità dei numeri. Sistema metrico decimale ed altri sistemi di misure (inglesi ecc.). Rapporti e proporzioni. Generalità sul calcolo letterale. Operazioni sui numeri algebrici. Tabelle numeriche dei manuali. Tavole di logaritmi e loro impiego. Uso del regolo calcolatore.

Geometria. — Nozioni preliminari di geometria piana. Proprietà fondamentali sulle rette parallele, triangoli, parallelogrammi, poligoni, e sul cerchio. Poligoni iscritti e circoscritti. Problemi di similitudine delle figure piane.

Misura della superficie delle principali figure piane.

Nozioni di geometria solida. Problemi di ortogonalità e parallelismo fra rette e piani. Angoli solidi. Poliedri regolari, prisma. parallelepipedo, piramide, cilindro e cono rotondi, loro tronchi a basi parallele: sfera, calotta, zona, settore e segmenti sferici, loro aree e volumi.

Trigonometria. — Uso delle tavole dei valori naturali delle funzioni trigonometriche, e delle relative tavole logaritmiche.

b) - Cultura tecnica.

Nozioni di disegno geometrico. — Problemi relativi alla divisione delle rette e degli agoli. Costruzione delle principali figure piane in base ad elementi dati. Divisione della circonferenza. Problemi di tangenza fra rette e circonferenze e fra circonferenze. Tracciamento di curve speciali (spirali eliche, policendriche, sezioni coniche ecc.). Scale del disegno. Riduzioni e passaggi da una ad altra scala.

Nozioni ed applicazioni di geometria descrittiva. — Nozioni

sulle proiezioni parallela ed assonometrica e relative applicazioni di disegno.

Intersezioni di solidi e loro rappresentazione: applicazioni. Rappresentazione delle superfici sviluppabili.

Nozioni di disegno di macchine. — Rilievo a mano libera di organi di macchine semplici. Disegno relativo a organi di macchine. Disegno di assieme e di particolari inerenti al materiale rotabile. Disegni di impianti di officina, trasmissioni, utensili, attrezzi ed apparecchi.

Uso del planimetro.

Diagrammi e cartogrammi.

Cognizioni fondamentali sull'unità tecnica, specialmente per quanto si riferisce alle parti comuni alle locomotive ed ai veicoli.

Cognizioni sulle caratteristiche dei veicoli destinati alla circolazione in servizio internazionale.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di idoneità a posti di Disegnatore principale nel ruolo del personale della Trazione e dei Veicoli fra Disegnatori di 1ª classe del ruolo stesso.

(Art. 94 del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno grafiche ed orali.

Le prove grafiche saranno due: la prima, unica per tutti i candidati, consisterà nella riduzione di disegni di macchine e di veicoli e loro parti; la seconda consisterà in un saggio di disegno di macchine o di veicoli, a scelta dei candidati fra più temi dati.

La prova orale verterà sulle materie del programma.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per ogni prova è stabilito come segue:

Prove grafiche	Riduzione di disegni	20
	Saggio di disegno	30
Prova orale		30

3. — La Commissione esaminatrice, nel riferire sul risultato degli esami, farà l'elenco alfabetico dei candidati riusciti idonei con le rispettive votazioni, che servirà per la compilazione della graduatoria di cui al 2° comma dell'art. 77 del Regolamento del personale.

4. — Il candidato che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dagli esami, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove grafiche la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

Cultura tecnica.

Nozioni di disegno geometrico. — Problemi relativi alla divisione delle rette e degli angoli. Costruzione delle principali figure piane in base ad elementi dati. Divisione della circonferenza. Problemi di tangenza fra rette e circonferenze e fra circonferenze. Tracciamento di curve speciali (spirali, eliche, policentriche, sezioni coniche ecc.). Scale del disegno. Riduzioni e passaggi da una ad altra scala.

Nozioni ed applicazioni di geometria descrittiva. — Nozioni sulle proiezioni parallela ed assonometrica e relative applicazioni di disegno.

Intersezioni di solidi e loro rappresentazione.

Nozioni di disegno di macchine. — Rilievo a mano libera di organi di macchine semplici. Disegni di organi di macchine. Disegni di assieme e di particolari inerenti al materiale rotabile. Disegni di impianti di officina, trasmissioni, utensili, attrezzi ed apparecchi.

Uso del planimetro.

Cognizioni fondamentali sull'unità tecnica, specialmente per quanto si riferisce alle parti comuni alle locomotive ed ai veicoli.

Cognizioni sulle caratteristiche dei veicoli per la circolazione in servizio internazionale.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Segretario tecnico di 2ª classe nel ruolo del personale della Trazione e dei Veicoli fra Disegnatori di 1ª e 2ª classe del ruolo stesso.

(*Art.* 46 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte ed orali.

Le prove scritte saranno due: la prima, unica per tutti i concorrenti, consisterà in una relazione su soggetto dato riguardante argomenti di servizio: per la seconda i concorrenti potranno scegliere un tema fra due o più temi dati riguardanti le materie di cui ai punti *b*) e *c*) del seguente programma, il quale tema sarà svolto con relazione, disegni, computi, perizia ecc.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel detto programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita una prova facoltativa su ciascuna delle lingue estere francese, inglese e tedesca. Detta prova sarà orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di sapere tradurre correntemente in italiano e senza dizionario, un brano di relazione tecnica e di sapere sostenere una conversazione nella lingua prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è stabilito come segue:

Prove scritte	1° Tema	20
	2° Tema	30
Prova orale		30

Per le prove facoltative la Commissione potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo in quelle obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli art. 37 e 39 (1° comma) del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado, e fra agenti dello

stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme per la disciplina degli esami è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale.

Algebra. — Generalità sul calcolo letterale e sulle formule algebriche. Operazioni algebriche. Scomposizione in fattori di espressioni algebriche semplici. Frazioni algebriche. Radicali e potenze. Equazioni di primo grado ad una incognita. Sistemi di equazioni e problemi di primo grado. Equazioni di secondo grado ad una incognita. Problemi di secondo grado. Logaritmi e uso delle tavole relative.

Geometria. — Della retta e del piano. Rette parallele e problemi relativi. Triangoli, parallelogrammi, poligoni in generale e teoremi relativi. Proiezioni e luoghi geometrici. Del cerchio e sue proprietà fondamentali; posizioni rispettive di due circonferenze. Problemi fondamentali sui triangoli, sui quadrilateri, sul cerchio. Poligoni inscritti e circoscritti. Equivalenza dei poligoni e teoremi fondamentali relativi. Rapporti e proporzioni. Teoremi sui triangoli e sui poligoni simili. Misura delle superfici piane.

Rette e piani perpendicolari e paralleli. Angoli diedri e poliedri. Poliedri regolari: prisma, parallelepipedo, piramide, cilindro e cono circolare; tronchi di cono e di piramide a basi parallele. Sfera, calotta, zona, settore, segmenti sferici; loro aree e volumi. Esercizi ed applicazioni a soggetti tecnici e di officina. Similitudine dei poliedri.

Elementi di geometria descrittiva. — Nozioni fondamentali sulla proiezione parallela. Problemi fondamentali relativi alla retta ed al piano e alla rappresentazione dei solidi.

Trigonometria. — Funzioni trigonometriche e loro variazioni. Relazioni fondamentali fra le funzioni di uno stesso arco. Formule trigonometriche per la somma e differenza degli archi, e

principali trasformazioni. Disposizione ed uso delle tavole trigonometriche. Relazione fra i lati e gli angoli di un triangolo. Casi ordinari di risoluzione di triangoli. Diverse espressioni dell'area di un triangolo.

Fisica e meccanica. — Costituzione e stati diversi dei corpi. Gravità, peso assoluto e relativo, peso specifico, densità. Forze: loro misura e reppresentazione grafica; composizione e scomposizione. Azione e reazione. Centro di gravità. Varie forme di equilibrio fra sistemi di forze. Moto; differenti specie; moto uniforme ed uniformemente vario; relazione fra forza, massa e accelerazione; moto dei gravi lungo un piano inclinato; moto circolare: forza tangenziale, centripeta, centrifuga. Lavoro. Attrito. Forza viva. Meccanica dei fluidi in generale. Principio di Pascal e di Archimede. Legge di Mariotte. Pressione atmosferica; pompe e sifoni; manometri, barometri, vasi comunicanti. Capillarità. Incompressibilità dei liquidi. Calore; effetti generali, coefficienti di dilatazione, termometri, pirometri, misura del calore, calore specifico, equivalente meccanico del calore. Fusione, vaporizzazione e condensazione. Ebollizione dell'acqua. Vaporizzazione in vaso chiuso. Vapore umido, saturo, secco e surriscaldato.

Elettrotecnica elementare. — Nozioni di elettrostatica e di elettrodinamica. Unità di misure elettriche. Magnetismo. Elettromagnetismo. Correnti continue ed alternate. Apparecchi e metodi per le misure elettriche.

b) - **Cultura tecnica.**

Nozioni di chimica industriale. — Acqua, sua composizione chimica e caratteristiche naturali in relazione agli usi industriali. Combustibili: carboni, legna, nafta, petrolio, coke. Metodi di saggio. Distillazione dei combustibili. Lubrificanti: minerali, vegetali, animali. Preparazione, e conservazione dei legnami per usi diversi. Eelmenti di chimica tintoriale e di chimica della concia delle pelli. Materie tessili varie con speciale riguardo a quelle usate nel materiale rotabile. Prodotti speciali: linoleum, lincrusta, ecc.

Resistenza dei materiali. — Deformazioni elastiche e permanenti; carichi limiti di elasticità e di rottura: carichi di sicurezza.

Sollecitazioni semplici; casi di sollecitazione composta con speciale riguardo alla costruzione delle macchine.

Elementi di macchine. — Studio e costruzione degli organi delle macchine: chiavette, viti e chiavarde, chiodature, ruote dentate, rapporti di ingranaggi, viti perpetue, ruote di frizione. Trasmissioni con cinghie e funi; puleggie, perni, assi, alberi, giunti-innesti, sostegni; funi, catene; arresti, freni.

Nozioni generali sulle macchine. — Varie specie di macchine. Potenza e rendimento di una macchina. Materiali impiegati nella costruzione delle macchine. Macchine a vapore in genere: cenno sui generatori di vapore, distribuzione del vapore e mezzi per proporzionare il lavoro al carico; vari tipi di motrici a vapore. Cenno sui motori a scoppio ed a combustione interna.

Tecnologia meccanica. — Proprietà dei materiali. Verifiche e collaudo di essi. Apparecchi e strumenti di tracciamento e misura. Lavorazione dei metalli: fusione e fucinatura, macchinario relativo. Lavorazione delle molle. Macchine utensili in genere; trasmissioni, puleggie, ingranaggi, relazione fra le varie velocità; torni, seghe, fresatrici, alesatrici, trapani, pialle, limatrici, stozzatrici, smerigliatrici. Macchine speciali per la lavorazione del legno.

c) - Cultura tecnica speciale.

Nozioni sulle ferrovie e sugli impianti ferroviari. — Cenni sulla linea ed impianti fissi. Piattaforme. Carrelli trasbordatori. Officine locomotive e veicoli. Fabbricati. Rimesse locomotive. Mezzi per lavatura e pulizia delle locomotive; rifornimento locomotive di acqua e carbone. Impianti speciali dei depositi locomotive e delle squadre rialzo.

Materiale rotabile. — Locomotive: aderenza, sforzo di trazione, potenza della locomotiva. Caldaia, sue caratteristiche e parti. Apparecchi di alimentazione, di sicurezza, di presa vapore e accessori diversi. Organi di produzione e di trasmissione del movimento. Apparecchi di lubrificazione. Organi e apparecchi di distribuzione del vapore. Cassetti semplici, equilibrati, cilindrici. Locomotive compound ed a vapore surriscaldato. Carro della locomotiva e tender. Telaio, rodiggio, sospensione, freni.

Accessori della locomotiva. Costruzione e collaudo delle locomotive.

Veicoli: vari tipi di veicoli e loro parti; accessori. Apparecchi speciali. Addobbi delle carrozze. Costruzione e collaudo dei veicoli.

Impianti elettrici. — Macchine generatrici: dinamo a corrente continua e loro parti; alternatori, trasformatori. Linee di distribuzione. Motori a corrente continua ed alternata. Cenni sui locomotori elettrici. Stazioni di generazione e trasformazione dell'energia elettrica.

Esercizio. — Composizione dei treni. Scambio di materiale con altre ferrovie. Servizi internazionali. Carri privati. Visite speciali ai veicoli: riscaldamento, illuminazione, pulizia, verifica e untura. Disinfezioni. Riparazione del materiale rotabile. Officine locomotive e veicoli; loro organizzazione. Riparazioni presso l'industria privata. Nozioni sull'unità tecnica.

Istruzioni tecniche principali relative alle locomotive ed ai veicoli.

Istruzioni sul freno Westinghouse.

Istruzioni sulle visite e prove delle caldaie.

d) - **Materie di servizio.**

Ordinamento dell'azienda ferroviaria di Stato. Organi che la costituiscono e loro funzioni.

Regolamento di polizia, sicurezza ferroviaria e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Regolamento del personale.

Disposizioni sugli orari e sui turni di servizio del personale.

Cenni sul Regolamento speciale delle officine.

Legge per la prevenzione degli infortuni degli operai sul lavoro.

Regolamenti relativi all'esercizio e prefazione dell'orario generale di servizio.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Capo deposito di 3ª classe della trazione a vapore fra Macchinisti.

(*Art. 49 del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte ed orali.

Le prove scritte saranno due e consisteranno in una relazione su argomento di indole professionale da servire anche come saggio di composizione italiana e in un saggio di aritmetica e geometria e di meccanica elementare, nei limiti che a queste materie sono assegnati dal punto *a*) del programma d'esame.

La prova orale verterà su tutte le materie del programma.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice è il seguente:

Prove scritte	Relazione	10
	Saggio di aritmet., geometria e meccanica .	10
Prova orale		30

Verrà inoltre tenuto conto dei requisiti di attidudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, per la valutazione dei quali sono assegnati fino a 10 punti, dei quali non profitteranno che i canditati riusciti idonei nelle prove scritte ed orali.

3. — La Commissione, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà l'elenco dei canditati riusciti idonei ai sensi degli articoli 37 e 39 (1° comma) del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, l'esclusione è decisa del commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) – Cultura generale e tecnica.

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni di aritmetica con numeri interi e decimali e con frazioni ordinarie. Elevazione a potenza ed estrazione della radice quadrata. Numeri primi. Massimo comun divisore e minimo comune multiplo. Sistema metrico decimale e sue applicazioni. Numeri complessi (ore, gradi e misure inglesi). Formule letterali di calcolo aritmetico e loro applicazioni. Uso delle tabelle numeriche dei manuali e prontuari. Misura della superficie delle principali figure piane e del volume dei solidi più comuni. Applicazioni a casi pratici ed al calcolo del peso di materiali di ordinario impiego.

Nozioni di fisica. — Differenti specie di moto. Lavoro e sue forme. Proprietà fondamentali dei liquidi e dei gas e leggi relative. Barometri. Manometri. Calore, suoi effetti generali ed applicazioni; termometri, pirometri. Equivalente dinamico della caloria. Proprietà del vapor d'acqua nei suoi diversi stati (umido, saturo, secco e soprariscaldato).

Delle macchine. — Differenti specie di macchine. Lavoro motore. Lavoro attivo e passivo. Potenza delle macchine e loro rendimento. Organi elementari delle macchine e macchine semplici. Organi per la trasmissione e per la trasformazione del movimento. Puleggie, ingranaggi, bielle, manovelle, eccentrici circolari. Materiali impiegati nella costruzione di macchine. Nozioni elementari sui motori termini usati nelle industrie.

Delle macchine a vapore. — Varie specie di macchine a vapore e criteri di classifica. Generatori di vapore; parti che li costituiscono e loro funzioni. Generalità sulla combustione e sui combustibili. Caldaie a grande, media e piccola capacità d'acqua; loro caratteristiche di funzionamento, caldaie a focolaio esterno e a focolaio interno (Cornovaglia); disposizioni varie che derivano dei tipi fondamentali. Caldaie a tubi di fumo, miste, verticali. Caldaie a tubi d'acqua. Apparecchi di alimentazione e di sicurezza. Accessori.

Motori a vapore: a moto alterno e rotativo, cenni differen-

ziali.. Organi di produzione e di trasformazione del lavoro nella motrice a stantuffo. Distribuzione del vapore: a casetto semplice e con piastra di espansione. Distribuzioni perfezionate a rubinetti e a valvole. Inversione del movimento. Regolazione del movimento e del lavoro. Espansione multipla: ragione del suo impiego: sistemi Woolf e Compound. Impiego del vapore surriscaldato con espansione semplice e frazionata.

b) - **Cultura tecnica speciale.**

Locomotiva. — Aderenza. Sforzo di trazione. Potenza della locomotiva. Caldaia e sue caratteristiche. Parti costituenti la caldaia, il focolaio ed il camino. Combustione nei forni con particolare riguardo ai combustibili usati. Scappamento e sua influenza sulla combustione e sulla produzione di vapore. Apparecchi di alimentazione, di presa, vapore e accessori diversi. Organi di produzione e di trasmissione del movimento. Apparecchi di lubrificazione. Apparecchi ed organi della distribuzione. Sistemi di distribuzione (con doppio eccentrico e settore, Malscaert e speciali). Cassetti semplici, equilibrati, cilindrici. Singolarità e anormalità nella marcia delle locomotive. Marcia a regolatore chiuso ed a controvapore. Locomotive Compound ed a vapore surriscaldato. Carro della locomotiva e tender: telaio, rodiggio, sospensione. Ripartizione, distribuzione, e regolarizzazione del peso sugli assi. Circolazione in curva ed apparecchi atti a facilitarla ed assicurarla. Mezzi di frenamento. Freni a mano, continui ed automatici; loro caratteristiche.

Nozioni pratiche relative al servizio delle locomotive. Condotta del fuoco e alimentazione. Condotta della locomotiva. Avarie in servizio. Verifiche diverse sulle locomotive.

Nozioni pratiche di tecnologia in relazione alla locomotiva e alle riparazioni correnti nei depositi..

c) - **Materie di servizio.**

Regolamenti sui segnali e sulla circolazione dei convogli. Istruzioni sul freno Westingouse. Regolamenti sulle prove e visite delle caldaie. Istruzioni tecniche del Servizio Trazione relative alla riparazione delle locomotive ed automotrici. Regola-

mento sul servizio macchinisti e fuochisti. Norme per la formazione degli orari e dei turni di servizio del personale delle locomotive.

Disposizioni contenute nella prefazione dell'orario generale relative alla composizione dei treni secondo la prestazione delle locomotive, alle disposizioni circa la frenatura dei treni, alla velocità massima e alla circolazione delle locomotive sulla rete.

Norme amministrative riguardanti il servizio dei depositi.

Regolamenti del personale.

Disposizioni relative alla prevenzione degl'infortuni sul lavoro; primi soccorsi, denuncie.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Capo deposito di 3ª classe della trazione elettrica fra Macchinisti.

(*Art.* 49 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte ed orali.

Le prove scritte saranno due e consisteranno in una relazione su argomento di indole professionale da servire anche come saggio di composizione italiana e in un saggio di aritmetica e geometria e di meccanica elementare, nei limiti che a queste materie sono assegnati dal punto *a*) del programma d'esame.

La prova orale verterà su tutte le materie del programma.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice è il seguente:

Prove scritte	Relazione	10
	Saggio di aritmetica, geometria e meccan.	10
Prova orale		30

Verrà inoltre tenuto conto dei requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, per la valutazione dei quali sono assegnati fino a 10 punti, dei quali non profitteranno che i candidati riusciti idonei nelle prove scritte ed orali.

3. — La Commissione, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco di candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 37 e 39 (1° comma) del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale e tecnica

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni di aritmetica con numeri interi e decimali e con frazioni ordinarie. Elevazione a potenza ed estrazione della radice quadrata. Numeri primi. Massimo comun divisore e minimo comune multiplo. Sistema metrico decimale e sue applicazioni. Numeri complessi (ore, gradi e misure inglesi). Formule letterali di calcolo aritmetico e loro applicazione. Uso delle tabelle numeriche dei manuali e prontuari. Misura della superficie delle principali figure piane e del volume dei solidi più comuni. Applicazioni a casi pratici ed al calcolo del peso di materiali di ordinario impiego.

Nozioni di fisica. — Differenti specie di moto. Lavoro e sue forme. Proprietà fondamentali dei liquidi e dei gas e leggi relative. Barometri. Manometri. Calore; suoi effetti generali ed applicazioni; termometri, pirometri. Equivalente dinamico della caloria. Proprietà del vapore d'acqua nei suoi diversi stati (umido, saturo, secco e soprariscaldato).

Nozioni generali sulle macchine. — Differenti specie di macchine. Lavoro motore, lavoro utile e passivo. Potenza delle macchine e loro rendimento. Organi elementari delle macchine e macchine semplici. Organi per la trasmissione e per la trasformazione del movimento; puleggie, ingranaggi; bielle e mano-

velle, eccentrici circolari. Materiali impiegati nella costruzione di macchine. Nozioni elementari sui motori termici usati nelle industrie.

Elettricità e magnetismo. — Carica elettrica. Corpi conduttori e isolanti. Massa, densità, potenziale elettrico. Corrente elettrica. Resistenza e conducibilità. Forza elettromotrice. Differenza di potenziale. Intensità e densità di corrente. Circuiti elettrici. Legge di Ohm e di Joule. Unità di misure elettriche. Pile primarie e secondarie (accumulatori).

Magneti permanenti e temporanei. Induzione magnetica. Campo magnetico. Flusso di induzione. Unità di misura magnetiche. Circuito magnetico. Magnetismo residuo. Isteresi.

Elettromagnetismo. — Campo magnetico prodotto da una corrente. Solenoide. Elettrocalamita. Forza elettromotrice e correnti indotte in un circuito. Legge di Lenz.

Correnti elettriche. — Corrente continua, variabile, alternata. Grandezze relative alle correnti alternate. Induzione mutua. Autoinduzione. Inpedenza. Corrente attiva e reattiva. Correnti bifasi e trifasi. Correnti parassite.

Campi magnetici alternativi. — Campi monofasi, bifasi, trifasi. Campi rotanti, bifasi e trifasi.

Istrumenti di misura e misure elettriche. — Amperometri, voltometri, wattometri. Misure di intensità, di tensione, di resistenza, e di potenza.

Macchine generatrici, trasformatrici e utilizzatrici della energia elettrica. — Dinamo a corrente continua. Alternatori. Trasformatori statici. Trasformatore Scott. Trasformatori e convertitori rotanti. Motori a corrente continua. Motori a corrente alternata. Motori a campo rotante; connessione in cascata, loro funzionamento come generatori. Potenza, rendimento dei generatori, trasformatori e motori.

Impianti di produzione e distribuzione di energia elettrica. — Centrali termiche ed idrauliche, linee di trasmissione. Perdite varie nella trasmissione.

b) - **Cultura tecnica speciale.**

Sistemi di trazione. — Trazione a corrente continua, monofase, trifase. Caratteristiche dei motori relativi. Sottostazioni, linea di contatto. Organi di presa della corrente.

Locomotive ed automotrici elettriche. — Aderenza. Sforzo di trazione al cerchione, al gancio. Carro, telaio, sale, ruote e boccole. Sospensione. Distribuzione e regolazione del peso sugli assi. Circolazione nelle curve. Trasmissione del movimento (bielle ed ingranaggi). Freni a mano, continui, automatici. Accessori vari.

Equipaggiamento elettrico: a corrente continua e trifasica. Avviamento. Ricupero di energia. Freni elettrici. Trazione semplice. Trazione multipla. Nozioni pratiche relative al servizio delle locomotive e automotrici, e sulla loro condotta. Avarie in servizio. Verifiche diverse, prove e visite regolamentari. Norme pratiche di tecnologia con speciale riguardo ai locomotori e alle riparazioni che possono aver luogo nei depositi.

c) - Materie di servizio.

Regolamenti e disposizioni sui segnali e sulla circolazione dei convogli. Istruzione sul freno Westinghouse. Istruzioni tecniche del servizio Trazione relative alla riparazione dei locomotori e delle automotrici elettriche. Regolamento sul servizio macchinisti e assistenti di treni elettrici.

Norme per la formazione degli orari e dei turni di servizio del personale di macchina.

Disposizioni contenute nella prefazione dell'orario generale circa la composizione dei treni, le disposizioni relative alla frenatura dei convogli e alla circolazione delle locomotive.

Norme amministrative riguardanti il servizio dei depositi.

Regolamenti del personale.

Disposizioni relative alla prevenzione degli infortuni sul lavoro: primi soccorsi, denuncie.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Capo squadra operai non elettricisti nel ruolo del personale tecnico ed operaio delle officine locomotive fra Operai di 1ª categoria del ruolo stesso.

(*Art.* 110 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte, grafiche ed orali.

Le prove scritte saranno due: la prima consisterà sullo svolgimento di un tema su argomenti di indole professionale, da servire anche come saggio di composizione italiana; la seconda nella soluzione di problemi di aritmetica, di geometria e di meccanica elementare, in base al punto *a*) del programma annesso; la prova grafica riguarderà il disegno quotato di un pezzo di meccanismo o di una membratura di locomotiva su rilievo dal vero.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa in ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca. Detta prova facoltativa sarà orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper sostenere nella lingua prescelta una breve conversazione su argomento di indole pratica.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove scritte e grafiche	Composizione	10
	Problemi	10
	Prova di disegno	10
Prova orale		30

Saranno inoltre attribuiti fino a 6 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

Per le prove facoltative ciascun Commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione farà l'elenco dei candidati riusciti ido-

nei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione. Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale.

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni con numeri interi e decimali. Frazioni ordinarie e operazioni su di esse. Potenze e radici. Sistema metrico decimale. Rapporti e proporzioni. Regola del tre semplice. Numeri complessi (ore, gradi, misure inglesi). Misure delle principali figure piane e del volume dei solidi più comuni. Applicazioni al calcolo del peso di materiali di ordinario impiego. Uso delle tabelle numeriche dei manuali.

Nozioni di fisica. — Cenni sulle proprietà generali dei corpi. Nozioni elementari di idrostatica. Torchio idraulico. Peso specifico. Areometri. Principio dei vasi comunicanti. Sifone. Barometro. Manometro. Pompe a stantuffo. Pompe centrifughe. Ventilatori. Effetti del calore sui corpi. Termometri. Pirometri e calorimetri. Cambiamenti di stato dei corpi con speciale riguardo all'acqua. Ebollizione ed evaporazione dell'acqua. Applicazioni del vapore d'acqua.

Elementi di meccanica. — Forze, loro composizione nei casi più semplici. Dinamometri. Gravità terrestre. Centro di gravità. Lavoro meccanico. Unità di lavoro e di potenza. Macchine semplici. Bilance e stadere.

Nozioni di chimica. — Corpi semplici e composti. Miscugli. Leghe. Composizione dell'acqua. Combustione e combustibili. Composizione dei combustibli. Prodotti della combustione.

b) - **Cultura tecnica.**

Organi di trasmissione e di trasformazione del movimento: puleggie, ingranaggi, bielle e manovelle, eccentrici circolari. Caldaie a vapore; generalità e tipi fondamentali e derivati. Nozioni sui motori a vapore in relazione ai loro organi essenziali. Cenno sui motori a scoppio e sui motori idraulici.

Descrizione generale della locomotiva nelle sue parti essenziali: caldaia, carro e meccanismo motore. Descrizione analitica di ciascuna di tali parti. Accessori ed apparecchi vari. Classificazione e numerazione delle locomotive in relazione al rodiggio e al modo di utilizzazione del vapore (sistema compound e sistema di vapore surriscaldato).

Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nella riparazione delle locomotive. Loro difetti più frequenti e modo di accertarli. Attrezzi e macchine per la lavorazione a mano di detti materiali. Apparecchi di misura usati nelle officine dei depositi: (calibri a nonio, viti micrometriche, manometri, dinamometri).

Interpretazione di disegni costruttivi delle locomotive.

Metodi e processi di lavorazione per le riparazioni ordinarie delle locomotive. Lavori di modificazione prescritti dalle istruzioni tecniche e da altre disposizioni in vigore.

Precauzioni da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici.

c) - **Materie di servizio.**

Disposizioni del Regolamento sul personale riguardanti gli operai e relative competenze accessorie.

Contabilità delle officine per quanto riguarda le mansioni affidate ai Capi squadra operai.

Registrazioni relative alla presenza in servizio degli operai. Norme per la tenuta delle scorte presso le officine dei depositi; prelievi e versamenti. Conti di commissione. Norme sugli inventari.

Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Primi soccorsi. Denuncie.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Capo squadra operai non elettricisti nel personale tecnico ed operaio delle officine dei depositi delle locomotive tra Operai di 1ª categoria del ruolo stesso.

(*Art.* 110 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte, grafiche ed orali.

Le prove scritte saranno due: la prima consisterà nello svolgimento di un tema su argomento di indole professinale, da servire anche come saggio di composizione italiana; la seconda nella soluzione di problemi di aritmetica, di geometria e di meccanica elementare, in base al punto *a*) del programma annesso; la prova grafica riguarderà il disegno quotato di un pezzo di meccanismo o di una membratura di locomotiva su rilievo dal vero.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa in ciascuna delle lingue francese, inglese, tedesca. Detta prova facoltativa sarà orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper sostenere nella lingua prescelta una breve conversazione su argomento di indole pratica.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove scritte	Composizione	10
	Problema	10
	Prova di disegno	10
Prova orale		30

Saranno inoltre attribuiti fino a 6 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

Per le prove facoltative ciascun commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione farà un elenco dei candidati riusciti

idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'articolo 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale.

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni con numeri interi e decimali. Frazioni ordinarie e operazioni su di esse. Potenze e radici. Sistema metrico decimale. Rapporti e proporzioni. Regola del tre semplice. Numeri complessi (ore, gradi, misure inglesi). Misura delle principali figure piane e del volume dei solidi più comuni. Applicazioni al calcolo del peso di materiali di ordinario impiego. Tabelle numeriche dei manuali.

Nozioni di fisica. — Cenni sulle proprietà generali dei corpi. Nozioni elementari di idrostatica. Torchio idraulico. Peso specifico. Aerometri. Principio dei vasi comunicanti. Barometro. Manometro. Pompe a stantuffo. Sifoni. Pompe centrifughe. Ventilatori. Effetti del calore sui corpi. Termometri, pirometri. Cambiamenti di stato dei corpi con speciale riguardo all'acqua. Applicazioni del vapore d'acqua.

Elementi di meccanica. — Forze, loro composizione nei casi più semplici. Dinamometri. Gravità terrestre. Centro di gravità. Lavoro meccanico. Unità di lavoro e di potenza. Macchine semplici. Bilance e stadere.

Nozioni di chimica. — Corpi semplici e composti. Miscugli. Leghe. Composizione chimica dell'acqua. Cognizione sui combustibili e sulla combustione.

b) - Cultura tecnica.

Organi di trasmissione e di trasformazione del movimento: puleggie, ingranaggi, bielle e manovelle, eccentrici circolari. Cal-

daie a vapore; generalità; tipi fondamentali e derivati. Nozioni sui motori a vapore in relazione ai loro organi essenziali. Cenno sui motori a scoppio e sui motori idraulici.

Struttura generale della locomotiva: caldaia, carro e meccanismo motore. Descrizione di ciascuna di tali parti. Accessori ed apparecchi vari. Classificazione e numerazione delle locomotive in relazione al rodiggio e al modo di utilizzazione del vapore (sistema Compound e a impiego di vapore surriscaldato).

Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nel mestiere per cui viene indetto il concorso. Difetti che più frequentemente si possono in essi riscontrare e modo di accertarli. Attrezzi e macchine per la lavorazione dei detti materiali. Apparecchi di misura usati nel mestiere dell'aspirante; (calibri a nonio, viti micrometriche, manometri, dinamometri, ecc.).

Numerazione e classificazione delle locomotive.

Metodi e processi di lavorazione e di riparazione delle locomotive, lavori e modificazioni prescritti dalle istruzioni tecniche e da altre disposizioni in vigore, nei riguardi delle parti delle locomotive sulle quali ordinariamente viene impiegato il mestiere degli aspiranti.

Capitolato generale d'oneri per la fornitura di materiale rotabile.

Disposizioni, norme e prescrizioni concernenti la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Primi soccorsi. Denuncie.

Precauzioni da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici.

c) - Materie di servizio.

Disposizioni del Regolamento del personale riguardanti gli operai e relative competenze accessorie.

Regolamenti per gli agenti delle officine del Materiale Mobile.

Contabilità delle officine per quanto concerne le mansioni dei Capi squadra operai; appuntatura della mano d'opera; lavori a cottimo; compensi di maggiore produzione; prelievo e versamento dei materiali e compilazione dei buoni relativi; commissioni

di lavori alle officine: conti di commissione; norme sugli inventari.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Capo squadra operai elettricisti nel ruolo del personale tecnico ed operaio delle Officine dei depositi delle locomotive fra Operai di 1ª categoria elettricisti.

(*Art.* 110 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte, grafiche ed orali.

Le prove scritte saranno due: la prima consisterà nello svolgimento di un tema su argomento di indole professionale, da servire anche come saggio di composizione italiana; la seconda nella soluzione di problemi sulle materie di cui al punto *a*) del programma indicato appresso; la prova grafica riguarderà il disegno quotato di un pezzo di meccanismo o di una membratura di locomotiva o di locomotore su rilievo dal vero.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa in ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca. Detta prova facoltativa sarà orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper sostenere nella lingua prescelta una breve conversazione su argomento di indole pratica.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove scritte e grafiche	Composizione	10
	Problemi	10
	Prova di disegno	10
Prova orale		30

Saranno inoltre attribuiti fino a 6 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla

dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'articolo 41 del regolamento del personale.

Per le prove facoltative ciascun commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli art. 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'azianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commisione. Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME

a) - Cultura generale.

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni con numeri interi e decimali. Frazioni ordinarie e operazioni su di esse. Potenze e radici. Sistema metrico decimale. Rapporti e proporzioni. Regola del tre semplice. Numeri complessi (ore, gradi, musure inglesi). Misura delle principali figure piane e del volume dei solidi più comuni. Applicazioni al calcolo del peso di materiali di ordinario impiego. Uso delle tabelle dei manuali.

Nozioni di fisica. — Cenni sulle proprietà generali dei corpi. Nozioni elementari di idrostatica. Torchio idraulico. Peso specifico. Areometri. Principio dei vasi comunicanti. Barometro. Manometro. Pompe a stantuffo. Sifoni. Pompe centrifughe. Ventilatori. Effetti del calore sui corpi. Termometri e pirometri. Cambiamenti di stato con speciale riguardo all'acqua.

Nozioni di meccanica. — Forze e loro composizione nei casi più semplici. Gravità terrestre. Centro di gravità. Lavoro meccanico. Macchine semplici.

Elettrostatica. — Carica elettrica. Corpi conduttori ed isolanti. Massa, densità, potenziale.

Elettrodinamica. — Corrente elettrica. Resistenza. Forza elettromotrice. Differenza di potenziale. Intensità di corrente. Circuiti elettrici. Leggi di Ohm e di Joule. Unità di misure elettriche. Pile. Accumulatori.

Magnetismo. — Magneti permanenti e temporanei. Induzione magnetica. Campo magnetico. Flusso di induzione.

Elettromagnetismo. — Campo magnetico prodotto da una corrente. Solenoide. Elettrocalamita. Magnetismo residuo. Isteresi. Forza elettromotrice e corrente indotta in un circuito.

Correnti elettriche. — Corrente continua, variabile, alternata. Grandezze relative alle correnti alternate. Induzione mutua. Autoinduzione. Correnti bifasi e trifasi. Correnti parassite.

Campi magnetici alternativi. — Campi monofasi, bifasi, trifasi. Campi rotanti, bifasi e trifasi.

Istrumenti di misura. — Amperometri, voltometri, wattometri. Misure d'intensità, di tensione, di resistenza e di potenza.

Nozioni di chimica. — Corpi semplici e composti. Miscuglio. Leghe.

b) - **Cultura tecnica.**

Macchine elettriche. — Dinamo a corrente continua. Alternatori. Trasformatori statici. Trasformatori Scott. Trasformatori e convertitori rotanti. Motori a corrente continua ordinari e per trazione. Motori a corrente alternata. Motori a campo rotante ordinari e per trazione. Connessione in cascata. Potenza, rendimento dei generatori, trasformatori e motori.

Impianti di produzione e distribuzione di energia elettrica. — Centrali di produzione. Linee di trasmissione. Perdite nella trasmissione.

Sistemi di trazione. — Trazione a corrente continua, monofase, bifase. Sottostazioni. Linea di contatto. Organi di presa della corrente.

Illuminazione elettrica. — Telegrafi. Telefoni.

Locomotori ed automotrici elettriche. — Carro, telaio, ruote e boccole. Sospensione. Distribuzione del peso. Circolazione nelle curve. Trasmissione del movimento (bielle ed ingranaggi). Freni Equipaggiamento elettrico a corrente continua e trifasica. Vari tipi di locomotori ed automotrici a corrente continua e trifasica.

Avviamento. Ricupero di energia. Trazione semplice e multipla.

Tecnologia. — Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nella riparazione delle locomotive. Loro difetti più frequenti e modo di accertarli. Attrezzi e macchine per la lavorazione dei detti materiali. Apparecchi di misura usati nelle officine dei depositi.

Precauzioni da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici. Interpretazione dei disegni costruttivi di locomitive Metodi e processi di lavorazione e di riparazione e lavori di modificazione prescritti dalle istruzioni tecniche.

c) - **Materie di servizio.**

Disposizioni del regolamento sul personale riguardanti gli operai e relative competenze accessorie. Contabilità delle officine dei depositi per quanto ha attinenza alle mansioni affidate ai Capi squadra operai. Registrazione relative alla presenza in servizio degli operai. Norme per la tenuta delle scorte presso le officine dei depositi; prelievi e versamenti; conti di commissione; norme sugli inventari. Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Capo squadra operai elettricisti nel ruolo del personale tecnico ed operaio delle officine delle locomotive fra operai di 1ª categoria elettricisti.

(*Art. 110 del Regolamento del personale*)

1. — Le prove saranno scritte, grafiche ed orali.

Le prove scritte saranno due: la prima consisterà sullo svolgimento di un tema su argomenti di indole professionale da servire anche come saggio di composizione italiana; la seconda nella soluzione di problemi di cui al punto *a*) del programma indicato appresso; la prova grafica riguarderà il disegno quotato di un pezzo

di meccanismo o di una membratura di locomotiva o di locomotore su rilievo dal vero.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa in ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca. Detta prova facoltativa sarà orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper sostenere nella lingua prescelta una breve conversazione su argomento di indole pratica.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove scritte e grafiche	Composizione	10
	Problemi	10
	Prova di disegno	10
Prova orale		30

Saranno inoltre attribuiti fino a 6 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

Per le prove facoltative ciascun Commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione farà l'elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte e grafiche la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) Cultura generale.

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni con numeri interi e decimali. Frazioni ordinarie e operazioni

su di esse. Potenze e radici. Sistema metrico decimale. Rapporti e proporzioni. Regola del tre semplice. Numeri complessi (ore, gradi, misure inglesi). Misura delle principali superfici piane e dei volumi dei solidi più comuni. Applicazioni al calcolo del peso di materiali di ordinario impiego. Uso delle tabelle dei manuali.

Nozioni di fisica. — Cenni sulle proprietà generali dei corpi. Nozioni elementari di idrostatica: torchio idraulico: peso specifico: aerometri. Principio dei vasi comunicanti. Sifoni. Barometro: manometro: pompe a stantuffo; pompe centrifughe; ventilatori. Effetti del calore sui corpi. Cambiamenti di stato con speciale riguardo all'acqua.

Nozioni di meccanica. — Forze e loro composizione nei casi più semplici. Gravità terrestre. Centro di gravità. Lavoro meccanico. Macchine semplici.

Elettrostatica. — Carica elettrica. Corpi conduttori ed isolanti. Massa, densità, potenziale.

Elettrodinamica. — Corrente elettrica. Resistenza. Forza elettromotrice. Differenza di potenziale. Intensità di corrente. Circuiti elettrici. Leggi di Ohm e di Joule. Unità di misure elettriche. Pile. Accumulatori.

Magnetismo. — Magneti permanenti e temporanei. Induzione magnetica. Campo magnetico. Flusso di induzione.

Elettromagnetismo. — Campo magnetico prodotto da una corrente. Solenoide. Elettrocalamita. Magnetismo residuo. Isteresi. Forza elettromotrice e corrente indotta in un circuito.

Correnti elettriche. — Corrente continua, variabile, alternata. Grandezze relative alle correnti alternate. Induzione mutua. Autoinduzione. Impendenza. Correnti bifasi e trifasi. Correnti parassite.

Campi magnetici alternativi. — Campi monofasi, bifasi, trifasi. Campi rotanti, bifasi e trifasi.

Istrumenti di misura. — Amperometri, voltometri, wattometri. Misure di intensità, di tensione, di resistenza e di potenza.

Nozioni di chimica. — Corpi semplici e composti. Miscugli. Leghe.

b) - Cultura tecnica.

Macchine elettriche. — Dinamo a corrente continua. Alternatori. Trasformatori statici. Trasformatore Scott. Trasformatori e convertitori rotanti. Motori a corrente continua ordinari e per trazione. Motori a corrente alternata. Motori a campo rotante odinari e per trazione. Connessione in cascata. Potenza, rendimento dei generatori, trasformatori e motori.

Impianti di produzione e distribuzione di energia elettrica. — Centrali di produzione. Linee di trasmissione. Perdite nella trasmissione.

Sistemi di trazione. — Trazione a corrente continua, monofase, bifase. Sottostazioni. Linea di contatto. Organi di presa della corrente.

Illuminazione elettrica. — *Telegrafi.* — *Telefoni.*

Locomotori ed automotrici elettriche. — Carro, telaio, sala, ruote e boccole. Sospensione. Distribuzione del peso. Circolazione nelle curve. Trasmissione del movimento (bielle ed ingranaggi). Freni. Equipaggiamento elettrico a corrente continua e trifasica. Vari tipi di locomotori ed automotrici a corrente continua e trifasica. Avviamento. Ricupero d'energia. Trazione semplice e multipla.

Tecnologia. — Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nel mestiere dell'aspirante: loro difetti più frequenti e modo di accertarli. Attrezzi e macchine per la lavorazione dei detti materiali. Apparecchi di misura usati nelle officine; loro uso e lettura; amperometri, voltometri, calibri a nonio, viti micrometriche, manometri, dinamometri. Interpretazione di disegni costruttivi di locomotive. Metodi e processi di lavorazione e di riparazione dei locomotori nei riguardi delle parti sulle quali ordinariamente viene impiegato il mestiere degli aspiranti. Precauzioni da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici.

c - Materie di servizio.

Disposizioni del regolamento del personale riguardanti il personale operaio e relative competenze accessorie.

Regolamento per gli agenti delle officine del materiale mobile. Contabilità delle officine per quanto riguarda le mansioni di capo

squadra operai; appuntatura della mano d'opera; lavori a cottimo, compensi di maggior produzione; prelievo e versamento dei materiali e compilazione dei buoni relativi; commissioni di lavori alle officine; conto di commissione: norme sugli inventari. Norme per la prevenzione sugli infortuni sul lavoro.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Capo squadra operai nel ruolo del personale tecnico ed operaio delle officine veicoli fra operai di 1ª categoria del ruolo stesso.

(*Art. 112 del Regolamento del personale*)

1. — Le prove saranno scritte, grafiche ed orali.

Le prove scritte saranno due: la prima consisterà nello svolgimento di un tema su argomenti di indole professionale, da servire anche come saggio di composizione italiana; la seconda nella soluzione di problemi d'aritmetica e di geometria e di meccanica elementare, in base al punto *a)* del programma indicato appresso; la prova grafica riguarderà il disegno quotato di un pezzo di meccanismo o di una membratura di veicolo su rilievo dal vero.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa in ciascuna delle lingue francese, inglese, tedesca. Detta prova facoltativa sarà orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper sostenere nella lingua prescelta una breve conversazione su argomento di indole pratica.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove scritte e grafica	Composizione	10
	Problemi	10
	Prova di disegno	10
Prova orale		30

Saranno inoltre attribuiti fino a 6 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

Per le prove facoltative ciascun commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità, secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale.

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni con numeri interi e decimali. Frazioni ordinarie e operazioni, su di esse. Potenze e radici. Sistema metrico decimale. Rapporti e proporzioni. Regola del tre semplice. Numeri complessi (ore, gradi, misure inglesi). Misura delle principali figure piane e del volume dei solidi più comuni. Applicazioni al calcolo del peso di materiali di ordinario impiego. Tabelle numeriche dei manuali.

Nozioni di fisica. — Cenni sulle proprietà generali dei corpi. Nozioni elementari di idrostatica. Torchio idraulico. Peso specifico. Areometri. Vasi comunicanti. Barometro. Manometro. Pompe a stantuffo. Sifoni. Pompe centrifughe. Ventilatori.

Effetti del calore sui corpi. Termometri e pirometri. Cambiamenti di stato dei corpi con speciale riguardo all'acqua.

Calamite naturali ed artificiali. Bussole. Corrente elettrica Pile. Accumulatori.

Elementi di meccanica. — Forze e loro composizione nei casi

più semplici. Dinamometri. Gravità terrestre. Centro di gravità. Lavoro meccanico. Unità di lavoro e di potenza. Macchine semplici. Bilancie e stadere.

Nozioni di chimica. — Corpi semplici e composti. Ferro, ghisa e acciaio. Miscugli. Leghe.

b) - **Cultura tecnica.**

Organi di trasmissione e di trasformazione del movimento: puleggie, ingranaggi, bielle e manovelle, eccentrici circolari.

Descrizione sommaria dei vari tipi di caldaie a vapore: organi essenziali e funzionamento della macchina a vapore a moto alterno nei suoi vari tipi e nelle sue caratteristiche di lavoro (ad espansione multipla, a vapore surriscaldato, ecc.).

Generalità sulle macchine idrauliche (motrici ed operatrici). Cenno sugli altri motori termici.

Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nel mestiere per cui viene indetto il concorso. Difetti che più frequentemente si possono in essi riscontrare e modo di accertarli. Attrezzi e macchine per la lavorazione a mano dei detti materiali. Apparecchi di misura usati nel mestiere dell'aspirante (calibri a nonio, viti micrometriche, manometri, dinamometri, voltometri, amperometri, ecc., ecc.).

Numerazione e classificazione dei veicoli inscritti nel parco delle F. S. Coloritura, iscrizioni diverse e segni convenzionali esistenti sui veicoli stessi. Descrizione generale dei vari tipi di veicoli e descrizione particolareggiata delle parti nelle quali ordinariamente viene impiegato il mestiere degli aspiranti. Interpretazione di disegni costruttivi di veicoli ferroviari. Sagoma limite. Istruzione sull'esame dei tipi e sul collaudo del materiale rotabile e prescrizioni per quello destinato al servizio cumulativo (D. M. 27 giugno 1905).

Metodi e processi di lavorazione e di riparazione dei veicoli; lavori e modificazioni prescritti dalle istruzioni tecniche e da altre disposizioni in vigore, nei riguardi delle parti dei veicoli sulle quali ordinariamente viene impiegato il mestiere degli aspiranti.

Capitolato generale d'oneri per la fornitura di materiale rotabile.

Disposizioni, norme e prescrizioni concernenti le prevenzioni degli infortuni sul lavoro. Precauzioni da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici. (1).

c) - **Materie di servizio.**

Disposizioni del regolamento del personale riguardanti gli operai e relative competenze accessorie.

Regolamento per gli agenti delle officine del Materiale Mobile. Contabilità delle officine per quanto concerne le mansioni affidate ai capi squadra operai; appuntatura della mano d'opera; lavori a cottimo; compensi di maggiore produzione; prelievo e versamento dei materiali e compilazione dei buoni relativi; commissioni dei lavori alle officine; conti di commissioni; norme sugl'inventari.

Approvato del Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 *agosto* 1920.

---

(1) Questa parte che sarà limitata alle nozioni più sommarie ed elementari per aspiranti dei mestieri non aventi attinenza diretta con gli impianti elettrici, verrà estesa per gli aspiranti dei mestieri che hanno attinenza con detti impianti a quanto più specialmente riguarda le relative mansioni.

Norme per l'esame di concorso a posti di Capo squadra operai nel ruolo del personale tecnico ed operaio delle Squadre di rialzo fra Verificatori e operai di 1ª categoria del ruolo stesso.

(Art. 112 del Regolamento del personale)

1. — Le prove saranno scritte, grafica ed orale.

Le prove scritte saranno due: la prima consisterà nello svolgimento di un tema su argomento di indole professionale, da servire anche come saggio di composizione italiana; la seconda nella soluzione di problemi di aritmetica e geometria elementare in base al punto a) del programma indicato appresso; la prova grafica ri-

guarderà il disegno quotato di un pezzo di meccanismo o di una membratura di veicolo su rilievo dal vero.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa in ciascuna delle lingue francese, inglese, tedesca. Detta prova facoltativa sarà orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper sostenere nella lingua prescelta una breve conversazione su argomento di indole pratica.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove scritte e grafica	Composizione	10
	Problemi	10
	Prova grafica	10
Prova orale		30

Saranno inoltre attribuiti fino a 6 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

Per le prove facoltative ciascun commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione farà l'elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME

a) - Cultura generale.

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni con numeri interi e decimali. Frazioni ordinarie e operazioni su di esse. Potenze e radici. Sistema metrico decimale. Rapporti e proporzioni. Regola del tre semplice. Numeri complessi (ore, gradi, misure inglesi). Misura dele principali figure piane e del volume dei solidi più comuni. Applicazioni al calcolo del peso di materiali di ordinario impiego. Tabelle numeriche dei manuali.

Nozioni di fisica. — Cenni sulle proprietà generali dei corpi. Nozioni elementari di idrostatica. Torchio idraulico. Peso specifico. Areometri. Vasi comunicanti. Barometro. Manometro. Pompe a stantuffo. Sifoni. Pompe centrifughe. Ventilatori. Effetti del calore sui corpi. Termometri e pirometri. Cambiamento di stato dei corpi con speciale riguardo all'acqua. Calamite naturali ed artificiali. Bussole. Corrente elettrica. Pile. Accumulatori.

Meccanica .— Forze e loro composizione nei casi più semplici. Dinamometri. Gravità terrestre. Centro di gravità. Lavoro meccanico. Unità di lavoro e di potenza. Macchine semplici. Bilancie e stadere.

Nozioni di chimica. — Corpi semplici e composti. Ferro, acciaio e ghisa. Miscugli. Leghe.

b) - Cultura tecnica.

Nozioni generali sulle macchine. — Organi di trasmissione e di trasformazione del movimento. Puleggie, ingranaggi, bielle e manovelle, eccentrici circolari. Descrizione sommaria dei principali tipi di caldaie a vapore: organi essenziali e funzionamento della macchina a vapore a moto alterno nei suoi vari tipi e nelle sue caratteristiche di lavoro (ad espansione multipla, a vapore surriscaldato, ecc.). Generalità sulle macchine idrauliche (motrici ed operatrici). Cenno su altri motori termici.

Tecnologia. — Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nella riparazione dei veicoli. Difetti che più frequentemente si possono in essi riscontrare e modo di accertarli. Attrezzi e macchine per la lavorazione dei detti materiali., Apparecchi

di misura usati nei mestieri delle Squadre rialzo. Uso degli apparecchi e lettura (calibri a nonio, viti micrometriche, manometri, dinamometri, voltometri, amperometri, ecc.).

Numerazione e classificazione dei veicoli iscritti nel parco delle F. S.

Descrizione dei vari tipi di veicoli e delle varie parti dei medesimi.

Metodi e processi di lavorazione e di riparazione dei veicoli: lavori e modificazioni prescritti dalle istruzioni tecniche e da altre disposizioni in vigore. Interpretazione dei disegni.

Precauzioni da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici.

c) - **Materie di servizio.**

Disposizioni del Regolamento sul personale riguardanti gli operai e relative competenze accessorie. Regolamento sul vestiario uniforme. Registrazioni relative alla presenza in servizio degli operai. Norme per la tenuta delle scorte presso le Squadre rialzo: prelievi e versamenti; conti di commissione; gestione del parco sale. Norme sugli inventari.

Disposizioni per il personale di verifica, pulizia e lubrificazione veicoli.

Disposizioni norme e prescrizioni per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 *agosto* 1920.

Norme per l'esame a posti di operaio di 3ª categoria.

(*Art. 58-A del Regolamento del personale*)

1. — L'esame consisterà in una prova di lavoro ed in una prova orale.

La prova di lavoro consisterà nell'esecuzione di un lavoro inerente al mestiere per il quale l'aspirante ha chiesto di partecipare

all'esame limitatamente alle mansioni di Operaio di 3ª categoria.

La prova orale verterà sulle materie di cui all'annesso programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita una prova di lavoro facoltativa che consisterà nell'esecuzione di un lavoro inerente ad uno dei mestieri, a scelta del candidato, all'uopo indicati nel bando di esame, sempre limitatamente alle mansioni di Operaio di 3ª categoria.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascun commissario per le prove obbligatorie è il seguente:

Prova di lavoro	30
Prova orale	10

Per essere ammessi alla prova orale i candidati devono avere riportato almeno sette decimi dei punti attribuiti alla prova di lavoro: per l'idoneità devono riportare nella prova orale non meno di sette decimi.

Per la prova di lavoro facoltativa ciascun commissario potrà assegnare, ad ogni candidato che ha superato le prove obbligatorie, fino a 4 punti.

4. — La Commissione, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 37 e 39 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'articolo 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove di lavoro, la esclusione è decisa dal commissario presente.

PROGRAMMA PER LA PROVA ORALE

Lettura corrente con spiegazione delle cose lette. Scrittura sotto dettatura.

Prime quattro operazioni sui numeri interi e decimali. Sistema

metrico decimale. Esercizi pratici sulle misure di lunghezza, capacità, peso e valore.

Cognizioni elementari inerenti al mestiere per il quale il candidato fa l'esame.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Scritturale di 2ª classe fra agenti stabili dei gradi 13° 14° e 15° addetti alle officine, ai depositi, alle squadre di rialzo ed alla verifica. o fra Manovali stabili nel ruolo di manovalanza.

(*Art. 50 del Regolamento del personale*)

1\. — Le prove saranno scritte ed orali.

Le prove scritte saranno quattro: la prima consisterà in una composizione italiana, la seconda un saggio di calligrafia, la terza in un problema di aritmetica e geometria nei limiti di cui al punto b) del programma delle materie d'esame e la quarta nella compilazione di un elaborato in uso presso le Officine.

La prova orale verterà sulle materie indicate ai punti *b*) e *c*) del programma.

2\. — Il numero massimo di punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione per le prove è il seguente:

Prove scritte	Composizione italiana	10
	Saggio di calligrafia	10
	Problema di aritmetica e geometria	10
	Compilazione di elaborato	10
Prova orale		20

3\. — La Commisione, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 37 e 39 (1° comma) del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello

stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME

a) - **Calligrafia.**

Scrittura sotto dettatura in corsivo comune. Scrittura in vari caratteri a scelta del candidato.

b) - **Aritmetica e geometria.**

Le quattro operazioni sui numeri interi e decimali e sulle frazioni ordinarie. Sistema metrico decimale; misure lineari, superficiali, di volume, di peso, di valore, ecc.

Superfici delle figure piane. Superficie e volume dei solidi più semplici.

c) - **Materie di servizio.**

Norme amministrative e contabili relative ai lavori delle Officine, dei Depositi e delle Squadre di rialzo.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 *agosto* 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Ispettore nel ruolo del personale dei Lavori e Costruzioni tra Segretari tecnici e Disegnatori dei gradi 7°, 8° e 9° del ruolo stesso.

(*Art. 91 del Regolamento del personale*)

1. — Le prove saranno scritte ed orali.

Le prove scritte comprenderanno lo svolgimento di due temi.

Il primo, unico per tutti i candidati, consisterà in una relazione sopra argomenti di servizio; l'altro tema sarà scelto dai candidati fra una terna di temi riguardanti le materie dei gruppi *b*) e *c*) di cui al programma appresso indicato e consisterà nello sviluppo di un progetto con relazione, disegni, calcoli e perizia della spesa.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa in ciascuna delle lingue estere francese, inglese e tedesca.

Detta prova facoltativa consisterà in un esame scritto e in un esame orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre dall'italiano correntemente e senza dizionario un brano di relazione tecnica e di saper sostenere una conversazione nella lingua prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione per le prove obbilgatorie è il seguente:

Prove scritte	Primo tema	20
	Secondo tema	30
Prova orale		30

Per le prove facoltative la Commissione potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione nel riferire sul risultato degli esami farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, l'esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME

a) - Cultura generale.

Algebra. — Generalità sul calcolo letterale. Operazioni sulle quantità e frazioni algebriche. Equazioni e sistemi di equazioni di 1° grado. Equazioni di 2° grado, e di forma biquadratica. Disuguaglianza di 1° e 2° grado. Progressioni e serie. Nozioni sui limiti. Massimi e minimi.

Logaritmi ed uso delle tavole relative. Regolo calcolatore e suo uso.

Geometria. — Nozioni fondamentali: parallelismo e ortogonalità delle rette; dei triangoli e dei poligoni in generale. Teoremi principali sul cerchcio; poligoni inscritti e circoscritti. Equivalenza delle figure piane. Rapporti e proporzioni. Similitudine delle figure piane.

Area delle figure piane.

Nozioni fondamentali di geometria solida. Proprietà dei solidi regolari. Similitudine. Misura della superficie e del volume dei solidi.

Trigonometria. — Funzioni trigonometriche e loro variazioni: relazioni fra le funzioni circolari di uno stesso arco. Formule di addizione e sottrazione delle funzioni circolari e formule derivate. Tavole trigonometriche. Relazioni fondamentali fra lati ed angoli dei triangoli. Problemi relativi alla risoluzione di triangoli ed al calcolo della loro area.

Geometria analitica. — Sistemi di coordinate. Coordinate cartesiane ortogonali nel piano. Distanza fra due punti. Equazioni della retta e problemi relativi. Condizioni di ortogonalità e parallelismo fra rette. Equazioni ridotte del cerchio, dell'elisse, della iperbole e della parabola. Luoghi geometrici semplici. Equazioni di traiettorie. Coordinate polari. Passaggio dall'uno all'altro sistema di coordinate.

Geometria descrittiva. — Proiezione di Monge, sue caratteristriche. Problemi elementari sui punti, rette e piani. Combiamento dei piani: rotazioni e ribaltamenti. Rappresentazione di solidi in posizioni varie. Intersezioni di solidi geometrici di speciale interesse nella pratica e determinazione delle loro linee di pene-

trazione. Superfici geometriche sviluppabili. Applicazione a casi pratici.

Elementi di fisica. — Nozioni sulla costituzione dei corpi e sulle loro proprietà generali. Gravità terrestre. Peso di un corpo; Peso specifico e densità. Leggi del pendolo: applicazioni varie. Proprietà caratteristiche dei liquidi e degli aeriformi: applicazioni varie.

Calore: suo effetti e sua misura. Fenomeni di dilatazione dei solidi, dei liquidi e degli aeiformi. Trasmissione e dispersione del calore. Evaporazione dei liquidi: proprietà e leggi relative. Proprietà fondamentali del vapore d'acqua nelle sue varie forme. Nozioni fondamentali di acustica e leggi fondamentali sul suono. Principî d'ottica, leggi sulla propagazione, riflessione e rifrazione della luce.

Meccanica generale. — Elementi di statica. Concetto, misura e rappresentazione di forza. Problemi vari di composizione di forze. Coppie.

Principî di statica grafica: applicazioni varie ai poligoni funicolari, alla determinazione del centro di gravità ed alle macchine semplici, ed al calcolo dei sistemi reticolati.

Elementi di dinamica. Classificazione dei movimenti. Varie specie di moti elementari e loro leggi. Rappresentazione vettoriale. Principio della indipendente coesistenza dei movimenti. Composizione di moti elementari. Concetto di massa e di forza e loro unità fondamentali di misura. Quantità di moto ed impulso. Concetto di lavoro: unità di lavoro, varie forme ed espressioni del lavoro. Movimento di un punto materiale. Moto curvilineo libero; moto parabolico. Moto di un punto vincolato ad una curva circolare; pendolo circolare. Moto su di un piano inclinato. Moto attorno ad un punto fisso e ad un asse fisso. Urto di corpi. Attrito; varie sue forme; applicazione ai perni al cuneo e agli organi di trasmissione. Rigidezza degli organi di trasmissione.

b) - Cultura tecnica.

Nozioni di geologia e mineralogia applicata. — Stratificazioni e cronologia delle formazioni stratificate, serie degli strati, loro inclinazione e direzione. La serie dei terreni. Studio delle roccie

come materiali da costruzione. Carte geologiche per lo studio dei lavori stradali e sotterranei. Caratteri dei minerali di impiego più comune nelle ferrovie.

Elementi di chimica applicata. — Acque potabili e per usi industriali. Saggi vari. Durezza delle acque. Metodi di depurazione.

Laterizi e materiali cementizi. Argille, calci, calci idrauliche e cementi. Pozzolane gesso e asfalto. Saggi per accertarne la qualità e l'impiego. Iniezione e conservazione dei legnami.

Resistenza dei materiali. — Ipotesi fondamentali di calcolo. Principali sollecitazioni semplici e composte. Cenni sulle macchine per la misura della resistenza dei materiali. Norme per il collaudo dei materiali.

Nozioni sulle macchine. — Potenza, rendimento, lavoro utile di una macchina. Macchine idrauliche: tipi fondamentali e loro caratteristiche sia come motrici che come operatrici. Macchine a vapore a moto alterno e rotativo; nozioni generali e caratteristiche di funzionamento. Altri tipi di macchine termiche.

Elettrotecnica. — Principî di elettrostatica e di elettrodinamica. Leggi fondamentali. Unità di misure. Cenno sugli accumulatori e sulle loro caratteristiche di funzionamento. Cenni generali sul magnetismo. Campi magnetici; fenomeni di induzione e relative leggi.

Istrumenti di misura per correnti elettriche industriali. Macchine generatrici elettriche: caratteristiche e particolarità: rendimento. Trasformatori statici.

Motori a corrente continua ed alternata. Motori a campo rotante. Convertitori.

Costruzioni stradali e ferroviarie. — Norme per lo studio di un progetto di strada ordinaria o di strada ferrata. Criteri di tracciato: pendenze, curve, loro raggi e loro distribuzione. Operazioni di campagna. Piani parcellari. Progetti di massima. Allegati vari del progetto definitivo. Planimetria, profilo. Movimenti delle terre: computi e calcoli relativi. Stima dei lavori.

Costruzioni murarie. — Norme per lo studio delle opere d'arte normali: tombini, ponti e viadotti in muratura, in ferro, in cemento armato, in legno. Tipi e dimensioni correnti.

Verifica di stabilità: metodi grafici ed analitici, applicazioni ai muri di sostegno.

Opere d'arte maggiori: in muratura, ferro e cemento armato, tipi comunemente adottati. Calcoli speciali relativi. Verifica di stabilità delle grandi volte da ponte in muratura o in cemento armato; delle travate metalliche e dei ponti ad archi metallici.

Fondazioni: fondazioni in acqua, fondazioni ad aria compressa. Centine, loro composizione e resistenza. Disposizioni costruttive speciali per le arcate oblique.

Gallerie naturali ed artificiali. Caratteristiche loro proprie nei riguardi della costruzione. Condizioni generali di tracciato in relazione alle condizioni di esercizio. Sezioni e rivestimenti da adottarsi nei vari casi. Tracciamento esterno e sotterraneo. Andamento dei lavori di scavo, metodi vari, a sezione parziale e totale, pozzi, cunicoli e finestre. Armature. Perforazione ordinaria e meccanica. Mine. Programma di lavoro. Diagrammi sullo stato e sull'avanzamento dei lavori.

Opere idrauliche. — Norme per lo studio delle condotte d'acqua; profilo, linea di carico, perdita di carico per attriti, cambiamento di sezione e di direzione, sifoni e ponti canali, condotte forzate, rubinetti e valvole; calcolo di resistenza della condotta forzata, colpi d'ariete. Distribuzione di acqua per condotta forzata. Norme generali per la costruzione dei pozzi ordinari e artesiani. Applicazioni ai rifornitori, serbatoi, agli idranti. Impianti di carattere provvisorio.

Fabbricati ed architettura. — Conoscenza degli ordini architettonici: loro aplicazione nella parte decorativa degli edifici. Struttura degli edifici, fondazioni, elevazioni, solai, pavimenti, coperture. Impianti sanitari. Sistemi di depurazione biologica. Materiali più in uso per la costruzione dei fabbricati, loro caratteristiche e prescrizioni di collaudo.

Materie giuridiche. — Disposizioni del Codice Civile in materia di servitù legali. Verbali di contravvenzione. Leggi sui lavori pubblici e sulle espropriazioni per pubblica utilità. Procedura di occupazione e di espropriazione di beni di ragione privata; stime e verbali relativi.

c) - Cultura tecnica speciale.

Linee ed impianti fissi. — Costituzione e struttura dell'armamento in rettifilo e in curva. Materiali che lo compongono e loro

requisiti. Vari tipi di armamento. Binario propriamente detto: modalità varie di posa. Deviatoi ed intersezioni, loro caratteristiche di impiego; tipi usati sulle ferrovie dello Stato.

Lavori di ordinaria manutenzione dell'armamento.

Piazzali di stazione, impianti relativi per il disimpegno dei vari servizi. Piazzali speciali esclusivi per il servizio viaggiatori, delle merci e della trazione. Tipi di fabricati in uso nelle ferrovie: fabbricati viaggiatori ed annessi fabbricati per latrine. Magazzini merci. Rimesse locomotive ed impianti per la trazione; dormitori; fabbricati alloggi; case cantoniere, case dei ferrovieri.

Apparati centrali. -- Protezione delle stazioni e dei punti singolari della linea. Tipi di segnali in uso, loro impianto all'aperto ed in galleria, loro manovra e controllo. Ferma-deviatoi e serrature di sicurezza. Apparati centrali: sistemi Saxby e Farmer, Bianchi Servettaz e Max Judel. Manovra dei segnali e degli scambi, serrature meccaniche ed elettriche. Apparati di blocco, sistemi in uso, loro costituzione e funzionamento.

Impianti fissi di trazione elettrica. — Condutture di trasmissione della linea, palificazioni, e sostegni, apparecchiature di linea, (avuto riguardo al tipo di corrente usato) allo scoperto, in galleria e nelle stazioni. Condutture di trasmissione dell'energia elettrica. Sottostazioni di trasformazione, loro apparecchiatura elettrica e loro protezione. Cabine di sezionamento. Strumenti di misura. Apparecchi segnalatori. Perizie di lavori.

Organi di presa corrente dei locomotori, tipi e funzionamento.

d) - Materie di servizio.

Compilazione e presentazione dei progetti di lavori lungo le linee in esercizio. Appalti e contratti. Norme sulla condotta e direzione dei lavori. Capitolati generali, tecnico ed amministrativo di appalto. Regolamento del luglio 1906 per la aggiudicazione e gestione delle opere. Compilazione di abbuonconti e consuntivi. Liquidazione finale. Norme della contabilità generale dello Stato relative ai lavori.

Istruzioni sugli armamenti. Regolamento dei segnali. Regolamento sulla circolazione e sulla composizione dei treni. Norme e disposizioni contenute nella Prefazione dell'Orario Generale di

servizio per quanto interessino la circolazione ed il Servizio Lavori.

Principali disposizioni legislative sulle ferrovie. Esercizio di Stato e concessioni all'industria privata. Ferrovie principali, secondarie ed economiche.

Prodotti del traffico e loro relazione con la spesa di costruzione e di esercizio.

Ordinamento dell'azienda ferroviaria di Stato secondo le leggi organiche costitutive, con particolare riguardo ai Servizi e dei Lavori e delle Costruzioni.

Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Regolamento del personale e disposizioni sulle competenze accessorie. Disposizioni sugli orari e sui turni del personale. Disposizioni di legge in materia di infortuni sul lavoro.

Cenni sull'ordinamento amministrativo contabile dei Servizi Lavori e Costruzioni.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 *agosto* 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Segretario tecnico principale nel ruolo del personale dei Lavori e Costruzioni tra Segretari tecnici di 1ª e 2ª classe e Applicati del ruolo stesso.

(*Art.* 93 *e* 247 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte e orali.

La prova scritta sarà scelta dai candidati fra due o più temi riguardanti le materie di cui al punto *b*) del seguente programma e consisterà nello sviluppare, in base ad elementi dati, un progetto, con relazione esplicativa, disegno d'insieme, calcoli, sviluppo di qualche particolare e perizia della spesa.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa in ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca.

Detta prova facoltativa sarà scritta ed orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre correntemente dall'italiano un brano di relazione tecnica e di saper sostenere una conversazione nella lingua estera prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui può disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prova scritta	30
Prova orale	30

Saranno inoltre attribuiti fino a 6punti in complesso a ciascun candidato in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

Per le prove facoltative ciascun Commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dellart. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME

a) - Cultura generale.

Algebra. — Generalità sul calcolo letterale e sulle formule algebriche. Operazioni algebriche, primo grado ad una incognita. Scomposizione in fattori di espressioni algebriche semplici. Frazioni algebriche. Equazioni di Sistemi lineari di equazioni. Pre-

blemi di primo grado. Equazioni di secondo grado ad una incognita. Problemi di secondo grado. Equazioni biquadratiche. Applicazioni a problemi geometrici. Progressioni aritmetiche e geometrice. Logaritmi e uso delle tavole relative. Regolo calcolatore e suo uso.

Geometria. — Della retta e del piano. Rette parallele e teoremi relativi, triangoli, parallelogrammi poligoni in generale e teoremi relativi. Proiezioni e luoghi geometrici. Del cerchio e sue proprietà fondamentali. Posizioni rispettive di una retta e di una circonferenza. Posizioni rispettive di due circonferenze. Problemi fondamentali sui triangoli, sui quadrilateri, sul cerchio. Poligoni inscritti e circoscritti. Equivalenza dei poligoni e teoremi fondamentali relativi. Rapporti e proporzioni fra grandezze. Teoremi sui triangoli e sui poligoni simili e loro applicazione. Misura delle superficie piane.

Rette e piani perpendicolari e paralleli. Angoli diedri e poliedri. Poliedri regolari, prisma, parallelepipedo, piramide, cilindro e cono rotondo. Tronchi di piramide e di cono a basi parallele. Sfera, calotta, zona, settore, segmento. Loro aree e volumi. Applicazione a soggetti tecnici e di officina. Similitudine dei poliedri.

Geometria descrittiva. — Proiezioni ortogonali. Problemi elementari riguardanti punti, rette e piani e loro tracce. Cambiamenti dei piani. Rotazioni. Ribaltamenti. Rappresentazione dei solidi retti ed obliqui in posizioni vare rispetto a piani fondamentali. Intersezione di una retta con un poliedro. Intersezione dei solidi, loro linee di penetrazione e sviluppo. Sviluppo dei poliedri e dei corpi rotondi interi e sezionati. Applicazioni varie alle costruzioni.

Trigonometria. — Funzioni trigonometriche e loro variazione. Relazioni fondamentali fra le funzioni di uno stesso arco. Formule per la somma e differenza degli archi e principali trasformazioni. Tavole trigonometriche. Relazione fra i lati e gli angoli di un triangolo. Casi ordinari di risoluzione di triangoli. Diverse espressioni dell'area di un triangolo.

Meccanica e resistenza dei materiali. — Statica: forze, misura, e rappresentazione grafica: composizione e scomposizione di forze: forze concorrenti, forze parallele: coppie. Composizione

di un sistema qualunque di forze. Problemi pratici relativi. Centro di gravità: definizione, ricerca grafica, ricerca sperimentale.

Cinematica: Moto uniforme, moto vario, moto uniformemente vario; composizione di moti e parallelogrammi della velocità. Velocità assoluta e relativa. Moto rotatorio e velocità angolare. Moto di traslazione e moto di rotazione.

Dinamica: leggi fondamentali: massa: quantità di moto: impulso. Lavoro: unità di lavoro: lavoro di una forza costante o variabile e sua rappresentazione grafica. Forza viva.

Resistenza dei materiali. Momenti d'inerzia. Deformazione elastica. Carico limite di elasticità, di rottura e di sicurezza. Sollecitazioni semplici. Casi più comuni di sollecitazione composta. Cenni sulle macchine per la prova della resistenza dei materiali.

Elementi di elettrotecnica. — Nozioni fondamentali di elettrostatica e di elettrodinamica. Unità di misure elettriche. Magnetismo ed elettromagnetismo. Correnti continue ed alternate. Metodi per le più usuali misure elettriche industriali.

b) - Cultura tecnica.

Topografia. — Planimetria mappe. Scale di rappresentazione. Individuazione sul terreno dei punti e delle linee. Strumenti per la misura diretta e la misura indiretta delle distanze. Strumenti per la misura degli angoli, loro caratteristiche e loro verifiche. Altimetria: metodi, procedimento e strumenti usati per la livellazione longitudinale, trasversale e radiante. Piani quotati.

Applicazioni di topografia nei progetti di strade e canali. - Tracciamenti sul terreno. Misura di un terreno dedotta dai rilievi.

Materiali da costruzione. — Pietre naturali. Laterizi e loro fabbricazione - calci, gesso, pozzolane, sabbie, ghiaie, pietrisco. Cementi a rapida ed a lenta presa, naturali ed artificiali: fabbricazione, conservazione e controllo dei cementi - loro applicazioni.

Legnami di costruzione, qualità caratteristiche e loro impiego, iniezione dei legnami.

Ferro, acciaio e ghisa e loro caratteristiche di impiego. Ferri del commercio. Ferri speciali.

Coeffiecienti di resistenza dei materiali da costruzione.

Lavori di terra e opere d'arte. — Criteri generali e norme circa

lo studio di un progetto di strada ordinaria o ferroviaria, anche nei riguardi delle pendenze, delle curve e loro raccordi. Calcolo dei movimenti di terra, distribuzione delle terre, distanza media di trasporto. Norme circa lo studio dei progetti delle opere d'arte ordinarie; tombini, ponti e viadotti in muratura, in legno, ed in cemento armato nei loro elementi costitutivi essenziali e nelle parti accessorie; loro forma e dimensioni. Centine, loro composizione e resistenza: disarmo.

Verifica di stabilità di un muro di sostegno, di una piattabanda, di una volta.

Gallerie. — Sistemi di attacco, scavo e condotta dei lavori. Armature dei cunicoli e degli scavi in calotta. Cenno sulle perforatrici. Rivestimento e particolarità di esecuzione. Testate delle gallerie.

Costruzioni edilizie. — Fabbricati: fondazione, ossatura, struttura e spessore dei muri; principali strutture a volta; rinfianchi e incatenamenti. Solai, tetti e coperture. Scale. Accessori dei fabbricati. Impianti sanitari. Cenno sui vari sistemi di riscaldamento. Misura e valutazione dei lavori.

Costruzioni metalliche ed in cemento armato. — Casi più comuni di sollecitazioni di una trave metallica e determinazione delle sezioni atte a resistervi. Tipi di ferri in uso per costruzioni metalliche, loro lavorazione. Chiodature. Montatura delle travate metalliche. Verniciatura. Collaudo dei materiali in ferro agglomerato o colato, in acciaio, in ghisa. Perizia e stima di lavori.

Generalità sull'uso del cemento armato. Ripartizione degli sforzi fra calcestruzzo e ferro; metodo di calcolo e di verifica. Prescrizioni normali per le opere in cemento armato. Loro esecuzione.

Servizio d'acqua. — Impianto per la provvista d'acqua alle locomotive ed al personale. Rifornitori, pozzi, impianti di elevazione. Derivazioni, condutture, calcolo delle condutture, apparecchi di distribuzione e impianti per estinzione incendi. Impianti provvisori per esaurimenti d'acqua. Stima dei lavori.

Armamento e congegni fissi. — Profili normali della piattaforma stradale e della massicciata.

Tipi di armamento. Modalità di posa in rettifilo, in curva, nei raccordi. Sistemi di manutenzione, rifacimento e rinnovamen-

to. Deviatoi ed intersezioni. Congegni fissi; piattaforme, carrelli trasbordatori, stadere a ponte, ecc. Chiusura delle stazioni e dei passi a livello. Perizie relative.

Apparati centrali. — Protezione delle stazioni, delle fermate, dei bivi, degli attraversamenti dei passaggi a livello e dei binari di raccordo. Serrature di sicurezza. Apparati centrali tipo Saxby e Farmer, Bianchi-Servettaz, Max Judel e loro parti. Norme per lo studio delle serrature meccaniche ed elettriche. Blocco sistema Hodgson e sistema Cardani. Apparecchi elettrici di consenso e di controllo. Linee elettriche ed accessori. Perizie relative.

Impianti fissi di trazione elettrica. — Condutture di trasmissione dell'energia elettrica aeree ed in cavo, allo scoperto ed in galleria, in linea e nelle stazioni. Condutture di alimentazione, palificazioni ed apparecchiature di linea. Sottostazioni di trasformazione, cabine di sezionamento. Trasformatori statici, apparati di protezione e manovra. Strumenti di misura, apparecchi segnalatori. Perizie relative.

Espropriazioni per causa di pubblica utilità. — Legge sulle espropriazioni per cause di pubblica utilità e disposizioni in materia delle leggi sull'esercizio di Stato. Svolgimento delle pratiche di espropriazione, norme da seguirsi, documenti da compilarsi nei diversi casi di amichevole accordo, di perizia giudiziaria, di occupazione d'urgenza, ecc.

c) - Materie di servizio.

Ordinamento dell'Azienda ferroviaria di Stato, suoi organi e loro funzioni. Norme sulla compilazione e presentazione dei progetti per lavori lungo le linee; sugli appalti e contratti relativi. Conoscenza dei capitolati generali tecnico ed amministrativo di appalto, del regolamento (luglio 1906) per l'aggiudicazione e gestione delle opere. Compilazione e revisione dei conti consuntivi. Liquidazione finale dei lavori. Disposizioni del codice civile in materia di servitù legali. Legge sui lavori pubblici. Regolamento di polizia e sicurezza delle strade ferrate. Regolamento del Personale. Disposizioni di legge relative agli infortuni sul lavoro.

Cenni sull'ordinamento Amministrativo contabile dei Servizi dei Lavori e delle Costruzioni.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di idoneità a posti di Segretario tecnico principale nel ruolo del personale dei Lavori e Costruzioni fra Segretari tecnici di 1ª classe del ruolo stesso.

(*Art. 93 del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte ed orali.

La prova scritta consisterà nello svolgimento di un tema scelto dai candidati fra due o più temi sulle materie di cui al punto *a*) del seguente programma, e sarà corredata, ove occorra da relazione, disegni, computi, stime ecc.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

Prova scritta	30
Prova orale	30

3. — La Commissione esaminatrice nel riferire sul risultato degli esami farà un elenco alfabetico dei candidati riusciti idonei con le rispettive votazioni, che servirà per la compilazione della graduatoria di cui al 2° comma dell'art. 77 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, l'esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura tecnica.

Topografia. — Planimetrie e mappe. Scale di rappresentazione. Individuazione sul terreno dei punti e delle linee. Strumenti per la misura diretta e la misura indiretta delle distanze. Strumenti per la misura degli angoli, loro caratteristiche e loro verifiche. Altimetria. Metodi, procedimento e strumenti usati per la livellazione longitudinale, trasversale e radiante. Piani quotati.

Applicazioni di topografia nei progetti di strade e canali. Tracciamenti sul terreno. Misura di un terreno dedotta dai rilievi.

Materiali da costruzione. — Pietre naturali. Laterizi e loro fabbricazione. Calci, gesso, pozzolana, sabbie, ghiaie, pietrisco. Cementi a rapida ed a lenta presa, naturali ed artificiali; fabbricazione, conservazione e controllo dei cementi — loro applicazioni.

Legnami da costruzione; qualità caratteristiche e loro impiego; iniezione dei legnami.

Ferro, acciaio e ghisa e loro caratteristiche di impiego: ferri del commercio: ferri speciali.

Coefficienti di resistenza dei materiali da costruzione.

Lavori di terra e opere d'arte. — Criteri generali e norme circa lo studio di un progetto di strada ordinaria o ferroviaria, anche nei riguardi delle pendenze, e delle curve. Calcolo dei movimenti di terra, distribuzione delle terre, distanza media di trasporto. Norme circa lo studio dei progetti delle opere d'arte ordinarie; tombini, ponti e viadotti in muratura, in legno, ed in cemento armato nelle loro parti essenziali ed accessorie. Centine, loro composizione e resistenza: disarmo.

Verifica di stabilità di un muro di sostegno, di una piattabanda, di una volta.

Gallerie. Sistemi di attacco, scavo e condotta dei lavori. Armature dei cunicoli e degli scavi in calotta. Cenno sulle perforatrici. Rivestimento e particolarità di esecuzione. Testate delle gallerie.

Costruzioni edilizie. — Fabbricati: fondazioni, ossatura, strut-

tura e spessore dei muri; principali strutture a volta; rinfianchi e incatenamenti. Tetti e coperture. Scale. Accessori dei fabbricati. Impianti sanitari. Cenno sui vari sistemi di riscaldamento. Misura e valutazione dei lavori.

Costruzioni metalliche. — Casi più comuni di sollecitazioni di una trave metallica e determinazione delle sezioni atte a resistervi. Tipi di ferri in uso per costruzioni metalliche, loro lavorazione. Chiodature. Montature delle travate metalliche. Verniciatura. Collaudo dei materiali in ferro agglomerato o colato, in acciaio, in ghisa. Perizie e stima di lavori.

Servizio d'acqua. — Impianto per la fornitura d'acqua alle macchine ed al personale. Rifornitori, pozzi, impianti di elevazione. Derivazioni, condutture, calcolo delle condutture, apparecchi di distribuzione e impianti per estinzione incendi. Impianti provvisori per esaurimenti d'acqua. Stima di tali generi di lavori.

Armamento e congegni fissi. — Profili normali della piattaforma stradale e della massicciata.

Tipi di armamento. Modalità di posa in rettifilo, in curva, nei raccordi. Sistemi di manutenzione, rifacimento e rinnovamento. Deviatoi ed intersezioni. Congegni fissi, piattaforme, carrelli trasbordatori, stadere a ponte. Chiusura delle stazioni e dei passi a livello. Perizie relative.

Apparati centrali. — Protezione delle stazioni, delle fermate, dei bivi, degli attraversamenti dei passaggi a livello e dei binari di raccordo. Serrature di sicurezza. Apparati centrali tipi Saxby e Farmer, Bianchi-Servettaz, Max Judel e loro parti. Norme per lo studio delle serrature meccaniche ed elettriche. Blocco sistema Hodgton e sistema Cardani. Apparecchi elettrici di consenso e di controllo linee elettriche ed accessori.

Perizie relative.

Impianti fissi di trazione elettrica. — Condutture di trasmissione dell'energia elettrica aeree ed in cavo, allo scoperto ed in galleria, in linea e nelle stazioni. Condutture di alimentazione, palificazioni ed apparecchiature di linea. Sottostazioni di trasformazione, cabine di sezionamento. Trasformatori statici, apparati di protezione e manovra. Strumenti di misura, apparecchi segnalatori. Perizie relative.

Espropriazioni per causa di pubblica utilità. — Legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità e disposizioni in materia delle leggi sull'esercizio di Stato. Svolgimento delle pratiche di espropriazione, norme da seguirsi, documenti da compilarsi nei diversi casi di amichevole accordo, di perizia giudiziaria, di occupazione d'urgenza, ecc.

b) **Materie di servizio.**

Ordinamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Funzioni ed attribuzioni dei Servizi con particolare riguardo a quelli dei Lavori e Costruzioni. Norme sulla compilazione e presentazione dei progetti per lavori lungo le linee; sugli appalti e contratti relativi. Conoscenza dei capitolati generali tecnico ed amministrativo d'appalto, del Regolamento (Luglio 1906) per la aggiudicazione e gestione delle opere. Compilazione e revisione dei conti consuntivi. Liquidazione finale dei lavori.

Disposizione del codice civile circa le servità legali. Legge sui lavori pubblici.

Regolamento del personale.

Disposizioni di legge relative agli infortuni sul lavoro.

Cenni sull'ordinamento amministrativo-contabile dei Servizi Lavori e Costruzioni.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 *agosto* 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Disegnatore principale nel ruolo del personale dei Lavori e Costruzioni fra Disegnatori di 1ª e 2ª classe del ruolo stesso.

(*Art.* 94 *del Regolamento del personale*)

1. — Le prove saranno scritte, grafiche ed orali.

La prova scritta consisterà nella risoluzione di un problema di aritmetica e geometria sulle materie di cui al punto *a*) del programma. Le prove grafiche consisteranno: una nella riduzione di

disegni; l'altra in un saggio a scelta dei candidati fra più temi dati, di disegni topografici, cotruttivi ed architettonici.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — A richesta dei candidati sarà consentita una prova facoltativa in ciascuna delle lungue francese, inglese e tedesca.

Detta prova sarà scritta ed orale e sarà presa in considerazione solo quando il candidato abbia dimostrato di sapere tradurre correntemente dall'italiano e senza bisogno del dizionario un brano di relazione tecnica e i saper sostenere una conversazione nella lingua prescelta.

3. — Il numeo massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove scritte e grafiche	Problema	20
	Riduzione di disegni	20
	Saggio di disegno	30
Prova orale		30

Per le prove facoltative ciascun commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione, nel riferire sul risultato degli esami, farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli art. 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra gli agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME

a) - Cultura generale.

Aritmetica ed algebra. — Operazioni sui numeri interi, decimali e frazionari. Divisibilità dei numeri. Sistema metrico deci-

male ed altri sistemi di misure (inglesi, ecc.). Rapporti e proporzioni. Generalità sul calcolo letterale. Operazioni sui numeri algebrici. Tabelle numeriche dei manuali. Tavole di logaritmi e loro impiego. Uso del regolo calcolatore.

Geometria. — Nozioni preliminari di geometria piana.

Proprietà fondamentali sulle rette parallele, triangoli, parallelogrammi, poligoni, e sul cerchio. Poligoni iscritti e circoscritti. Problemi di similitudine delle figure piane.

Misure della superficie delle principali figure piane.

Nozioni di geometria solida. Problemi di ortogonalità e parallelismo fra rette e piani. Angoli solidi. Poliedri regolari, prisma, parallelepipedo, piramide, cilindro e cono rotondi, loro tronchi a basi parallele; sfera, calotta, zona, settore segmenti sferici. Loro aree e volumi.

Trigonometria. — Uso delle tavole dei valori naturali delle funzioni trigonometriche. e delle relative tavole logaritmiche .

b) - Cultura tecnica.

Nozioni di disegno. — Problemi relativi alla divisione delle rette e degli angoli. Costruzione delle principali figure piane in base ad elementi dati. Divisione della circonferenza. Problemi di tangenza fra rette e circoli e fra circoli. Tracciamenti di curve speciali (spirali, policentriche, sezioni coniche, ecc.).

Applicazioni geometriche ornamentali.

Problemi di proporzionalità. Scale del disegno. Riduzione e passaggi da una ad altra scala.

Elementi di disegno architettonico, ordini, proporzioni e moduli. Tecnica del disegno e della rappresentazione di fabbricati — piante, prospetti e sezioni.

Tecnica del disegno relativo ai lavori stradali in genere e idraulici. Piani parcellari e disegni di espropriazione. Planimetrie, profili, sezioni, opere d'arte normali e speciali.

Cognizioni per disegnare piani di stazione, impianti di apparati centrali, installazioni ed apparecchiature elettriche.

Istruzione sugli armamenti dei binari e sui congegni fissi per la parte che interessa i disegnatori.

Nozioni ed applicazioni di geometria descrittiva. — Nozioni

sulla proiezione centrale e parallela e relative applicazioni di disegno.

Diagrammi e cartogrammi. Ombre proprie ed ombre portate. Cenni di stechiometria (taglio delle pietre e collegamenti). Intersezione di solidi e loro rappresentazioni; applicazioni.

Nozioni sui piani quotati el elementi di disegno topagrafico.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di idoneità a posti di Disegnatore principale nel ruolo del personale dei Lavori e Costruzioni fra i Disegnatori di 1ª classe del personale stesso.

(Art. 94 del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno grafiche ed orali.

Le prove grafiche saranno due: la prima, unica per tutti i candidati, riguarderà la riduzione di disegni. La seconda prova consisterà in un saggio, a scelta dei candidati fra più temi dati, di disegni geometrici, costruttivi ed architettonici.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

Prove grafiche	Riduzione di disegni	30
	Saggio di disegno	30
Prova orale		30

3. — La Commissione, nel riferire sul risultato degli esami, farà l'elenco alfabetico dei candidati riusciti idonei con le rispettive votazioni, che servirà per la compilazione della graduatoria di cui al 2° comma dell'art. 77 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, sarà escluso dall'esame con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove grafiche, l'esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME

Cultura tecnica.

Nozioni di disegno. — Problemi relativi alla divisione delle rette e degli angoli. Costruzione delle principali figure piane in base ad elementi dati. Divisione della circonferenza. Problemi di tangenza fra rette e circoli e fra circoli. Tracciamenti di curve speciali (spirali, policentriche, sezioni coniche, ecc.).

Applicazioni geometriche ornamentali.

Problemi di proporzionalità. Scale del disegno. Riduzione e passaggi da una ad altra scala.

Elementi di disegno architettonico, ordini, proporzioni e moduli. Tecnica del disegno e della rappresentazione di fabbricati. piante, prospetti e sezioni.

Tecnica del disegno relativo ai lavori stradali in genere e idraulici. Piani parcellari e disegni di espropriazione; planimetrie, profili, sezioni, opere d'arte normali e speciali.

Cognizioni per disegnare piani di stazioni, impianti di apparati centrali, installazioni ed apparecchiature elettriche.

Istruzione sugli armamenti dei binari e sui congegni fissi per la parte che interessa i disegnatori.

Nozioni ed applicazioni di geometria descrittiva. — Nozioni sulla proiezione centrale e parallela e relative applicazioni di disegno.

Ombre proprie ed ombre portate. Cenni di stechiometria (taglio delle pietre e collegamenti).

Nozioni sui piani quotati ed elementi di disegno topografico.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Segretario tecnico di 2ª classe nel ruolo del personale dei Lavori e Costruzioni fra Disegnatori di 1ª e 2ª classe e Assistenti tecnici di 1ª e 2ª classe del ruolo stesso.

(*Art.* 46 *del Regolamento del personale*)

1. — Le prove saranno scritte ed orali.

Le prove scritte saranno due. La prima, unica per tutti i concorrenti, consisterà in una relazione su soggetto riguardante argomenti di servizio. Per la seconda i concorrenti potranno scegliere un tema su quattro riferentesi rispettivamente a ciascuno dei quattro gruppi di materie indicate nella parte *c*) del seguente programma il quale tema verrà svolto con relazione, disegni, computi perizie, ecc.

La prova orale verterà sulle materie di cui ai punti *a*), *b*) e *d*) del programma, ed inoltre sopra uno dei gruppi di materie, a scelta dei concorrenti, indicati al punto *c*).

A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa su ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca. Detta prova sarà orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre correntemente in italiano e senza dizionario un brano di relazione tecnica e di saper sostenere una conversazione nella lingua prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove scritte	1° Tema	20
	2° Tema	30
Prova orale		30

Per le prove facoltative la Commissione potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 37 e 39 (1° comma) del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra gli agenti

dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'articolo 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, l'esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME

a) - Cultura generale.

Algebra. — Generalità sul calcolo letterale e sulle formule algebriche: operazioni algebriche. Scomposizione in fattori di espressioni algebriche semplici. Frazioni algebriche. Radicali e potenze. Equazioni di primo grado ad una incognita. Sistemi di equazioni e problemi di primo grado. Equazioni di secondo grado ad una incognita. Problemi di secondo grado. Lagoritmi e uso delle tavole relative.

Geometria. — Della retta e del piano. Rette parallele e problemi relativi. Triangoli, parallelogrammi, poligoni in generale e teoremi relativi. Proiezioni e luoghi geometrici. Del cerchio e sue proprietà fondamentali; posizioni rispettive di due circonferenze. Problemi fondamentali sui triangoli, sui quadrilateri, sul cerchio. Poligoni inscritti e circoscritti. Equivalenza dei poligoni e teoremi fondamentali relativi. Rapporti e proporzioni. Teoremi sui triangoli e sui poligoni simili e loro applicazione. Misura delle superfici piane.

Rette e piani perpendicolari e paralleli. Angoli diedri e poliedri. Poliedri regolari: prisma, parallelepipedo, piramide, cilindro e cono circolare, tronchi di piramide e cono a basi parallele. Sfera, calotta, zona, settore, segmenti sferici; loro aree e volumi. Esercizi ed applicazioni a soggetti tecnici. Similitudine dei poliedri.

Elementi di geometria descrittiva. — Nozioni fondamentali sulla proiezione parallela. Problemi fondamentali relativi alla retta e al piano e alla rappresentazione dei solidi.

Trigonometria. — Funzioni trigonometriche e loro variazio-

ni. Relazioni fondamentali fra le funzioni di uno stesso arco. Formule trigonometriche per la somma e differenza degli archi; e principali trasformazioni. Disposizione ed uso delle tavole trigonometriche. Relazione fra i lati e gli angoli di un triangolo. Casi ordinari di risoluzione di triangoli. Diverse espressioni dell'area di un triangolo.

Fisica e meccanica. — Costituzione e stati diversi dei corpi. Gravità, peso assoluto e relativo, peso specifico, densità. Forze; loro misura e rappresentazione grafica; composizione e scomposizione. Azione e reazione. Centro di gravità. Varie forme di equilibrio fra sistemi di forze. Moto; differenti specie; moto uniforme e uniformemente vario; relazione fra forza, massa e accelerazione; moto dei gravi lungo un piano inclinato; moto circolare. forza tangenziale, centripeda, centrifuga. Lavoro. Attrito. Forza viva. Meccanica dei fluidi in generale; principi di Pascal e d'Archimede. Legge di Mariotte. Pressione atmosferica; pompe e sifoni; manometri; barometri, vasi comunicanti. Capillarità. Incompressibilità dei liquidi. Calore; effetti generali, coefficienti di dilatazione, termometri, pirometri, misura del calore, calore specifico, equivalente meccanico del calore. Fusione e vaporizzazione. Condensazione. Vapori saturi, rarefatti, sovrariscaldati. Ebollizione dell'acqua. Vaporizzazione in vaso chiuso. Vapore umido, saturo, secco e surriscaldato.

Elettrotecnica elementare. — Nozioni elementari di elettrostatica e di elettrodinamica. Unità di misure elettriche. Magnetismo ed elettromagnetismo. Correnti continue ed alternate. Apparecchi e metodi per le più usuali misure elettriche.

b) - Cultura tecnica.

Elementi di scienze applicate. — Planimetrie, mappe, piani quotati, scale comunemente usate. Nozioni generali sui metodi e sui mezzi di rilievo planimetrico ed altimetrico.

Dei principali materiali da costruzione; loro suddivisione, caratteristiche e condizioni di impiego.

Resistenza dei materiali. — Deformazioni elastiche e permanenti. Carichi limiti di elasticità e di rottura; carichi di sicurez-

za. Sollecitazioni semplici: casi più comuni di sollecitazioni composte interessanti le costruzioni.

Criteri generali per la misura e valutazione dei lavori. — Prezzi unitari ed analisi. Stima. Elaborati di progetto e di appalto. Liquidazioni.

Disposizioni fondamentali di legge: sull'esercizio di Stato e sui lavori pubblici in tema di espropriazioni.

Nozioni sulla soprastruttura ferroviaria ed impianti fissi. — Armamento del binario in rettifilo e in curva; modalità di posa; raccordi vari. Piattaforma stradale e sezioni normali. Sagoma limite. Generalità sui deviatoi e sulle intersezioni. Chiusura delle stazioni e dei passaggi a livello.

Norme, lavori ed opere per la manutenzione della linea, dell'armamento e degli impianti.

c) - **Cultura tecnica speciale.**

1° GRUPPO. — *Topografia.* Misura delle distanze e delle basi. Cenni sugli strumenti diottrici. Misura indiretta delle distanze; riduzione all'orizzonte. Strumenti per la misura degli angoli; descrizione, uso e rettifiche. Coordinate piane ortogonali e coordinate polari. Metodi vari per la determinazione dei punti sul terreno rispetto ad altri punti dati; poligonale fra due punti di posizione determinata; poligonali chiuse e loro compensazione. Triangolazione. Rilevamento del terreno secondo i vari metodi. Risoluzione dei più comuni problemi planimetrici. Tracciamento delle curve sul terreno. Superfici di livello. Livellazione geometrica e trigonometrica; strumenti, metodi per eseguirle e grado di precisione conseguibile. Rilievo altimetrico del terreno secondo i vari metodi. Piani quotati a curve di livello. Misura dei terreni; rettifica dei confini.

Lavori di terra. — Computi metrici relativi in base agli elementi di progetto. Metodi di calcolo dell'area delle sezioni e dei volumi di terra. Tracciamento sul terreno delle sezioni di sterro e di riporto e degli assi delle opere d'arte. Cavatura delle terre; trasporto, distanza media di trasporto. Costruzione dei terrapieni. Sezioni normali del corpo stradale per semplice e doppio binario.

Materiali da costruzione. — Classificazione delle pietre natu-

rali, loro caratteri e proprietà. Laterizi e loro fabbricazione. Delle calci, loro classificazione, caratteristiche ed uso. Del gesso e suo impiego. Della pozzolana, sua costituzione ed uso. Delle sabbie, loro provenienza, classifica, ed azione nelle malte. Ghiaie e pietrisco e loro impiego nei calcestruzzi. Ago di Vicat per la prova dei materiali idraulici. Dei cementi a rapida ed a lenta presa, loro composizione. Cementi naturali ed artificiali. Cenno sulla fabbricazione dei cementi. Principali giacimenti e fabbriche di cemento italiani. Conservazione, controllo, ed assaggio dei cementi. Applicazione ed impiego delle malte cementizie nelle varie specie di opere murarie. Pietre artificiali cementizie. Pavimentazioni e condutture in cemento.

Legnami da costruzione; principali essenze, loro caratteri ed usi. Cubatura dei fusti, taglio e squadratura. Legnami del commercio. Stagionatura ed iniezioni, Principali unioni fra i legnami.

Ferro, acciaio e ghisa; processi di fabbricazione ed impiego nelle costruzioni. Ferri del commercio. Unioni dei tiranti, delle lamiere e dei laminati. Tralicci.

Pesi specifici e coefficienti di resistenza dei materiali da costruzione.

Costruzioni murarie. — Fondazioni: diversi sistemi per fondazioni ordinarie: fondazioni sopra palafitte; palafitte di costipamento, formula per la battitura a rifiuto dei pali; diverse specie di berte. Fondazioni su piattaforma e su zatteroni, fondazioni su platea generale, fondazione ad aria compressa.

Aggottamenti: metodi e macchine per eseguirli. Potenzialità e costo dei diversi mezzi.

Gallerie: diversi sistemi di attacco; armature dei cunicoli d'avanzamento e degli scavi in calotta. Cenno sulle perforatrici. Gallerie artificiali. Nicchie e camere di rifugio. Testate delle gallerie.

Muri di sostegno: cenni sull'equilibrio e sulla spinta delle terre. Diverse forme dei muri di sostegno; muri di sottoscarpa per rilevati ferroviari, muri a secco.

Ponti e viadotti in muratura: forma geometrica delle arcate; strombature, costruzione dei volti in pietra, in mattoni e in calcestruzzo; disposizioni costruttive delle spalle, delle pile, dei rinfianchi, dei rostri, dei muri di accompagno e dei muri d'ala. Manufatti di piccola luce e tombini.

Fabbricati civili: struttura e spessore dei muri; principali strutture a volta; rinfianchi, incatenamenti. Solai. Tetti e coperture. Scale. Accessori dei fabbricati. Cenno sui vari sistemi di riscaldamento.

Misura e valutazione dei lavori: misura geometrica delle varie parti di una fabbrica, misura degli scavi, delle murature, delle volte, dei legnami, dei solai, dei soffitti e pavimenti e dei tetti. Misura dei lavori in pietra, degli infissi, delle ferramenta, degli intonaci e delle coloriture.

Espropriazione per causa di pubblica utilità. — Leggi sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità. Svolgimento delle pratiche di espropriazione: piano degli espropri ed elenco delle proprietà da espropriare; atti di pubblicazione; atti di amichevole accordo; deposito delle indennità e relativo svincolo. Decreto prefettizio di espropriazione; termini per la sua inserzione, registrazione e trascrizione. Procedura per la perizia giudiziaria: criteri di stima per le occupazioni totali e per quelle parziali. Ordinanza dei depositi. Decreto di espropriazione e relativa notificazione. Opposizione alla perizia giudiziaria. Indennità suppletiva. Conterminazione della proprietà espropriata; relitti; trascrizioni e volture. Procedura per le occupazioni di urgenza e loro conversione in definitive. Disposizioni della legge sui lavori pubblici in materia di espropriazione.

II° Gruppo. — *Costruzioni metalliche ed in cemento armato.* Casi più semplici di sollecitazione di un trave omogeneo. Calcolo delle sezioni atte a resistere alle sollecitazioni medesime. Modalità delle prove per il collaudo del ferro agglomerato, del ferro colato, dell'acciaio e della ghisa, e requisiti che a dette prove questi materiali devono presentare per essere accettati. Principali tipi di ferri in uso per costruzioni metalliche e loro lavorazione (tracciamento, forature, alesature, taglio, ribaditure, ecc.) con speciale accenno alle condizioni cui devono soddisfare le chiodature. Nomenclatura delle varie parti della struttura metallica e cenno sul loro modo di funzionare. Modalità per la montatura in opera delle strutture metalliche. Provvedimenti contro la ruggine. Generalità sull'uso del cemento armato. Ripartizione degli sforzi fra calcestruzzo e ferro. Metodi di calcolo e di verifica. Prescrizioni normali per le opere in cemento armato: loro esecuzione.

Armamento e congegni fissi. — Generalità sulla parte metallica degli armamenti; giunzioni e collegamenti; limiti di logoramento nelle rotaie. Caratteristiche dei vari tipi di armamento in uso sulle ferrovie dello Stato. Deviatoi ed intersezioni, loro parti costruttive. Cenno sui principali tipi di deviatoi in uso sulle linee delle ferrovie dello Stato. Congegni ed impianti fissi: cenni sulle piattaforme da veicoli e da locomotive, sui carrelli trasbordatori, sulle grue di sollevamento e sulle stadere a ponte.

Impianti per servizio d'acqua. — Generalità sugli impianti di stazione per provvista d'acqua alle macchine e al personale, sistemi vari; distribuzione e trasporto. Modalità adottate dalle ferrovie dello Stato anche per impianti di carattere provvisorio.

III° GRUPPO. — *Apparati centrali.* Protezione delle stazioni, delle fermate, dei bivi, degli attraversamenti, dei passaggi a livello, dei binari di raccordo. Tipi di segnali in uso, loro manovra e controllo. Fermadeviatoi e serrature di sicurezza. Apparati centrali, sistemi Saxby-Farmer, idrodinamico Bianchi-Servettaz e Max Judel. Banchi di manovra; serrature meccaniche ed elettriche; manovre degli scambi, segnali, barriere, fermacarri. Blocco di linea e di stazione: sistema Hodgson, Cardani, ecc. Apparecchi elettrici in uso negli impianti ed apparati centrali di blocco.

IV° GRUPPO. — *Trazione elettrica.* (Impianti fissi e trolley). Conduttori ed isolanti ordinariamente usati e loro caratteristiche. Corrente elettrica continua, monofase, trifase. Leggi fondamentali. Dinamo ed alternatori: caratteri distintivi; funzionamento e caratteristiche. Motori a corrente continua in serie, motori asincroni e sincroni: caratteri distintivi, funzionamento e caratteristiche. Trasformatori statici; loro costituzione e funzionamento; diversi modi di aggruppamento. Accumulatori; loro costituzione e funzionamento, regimi di scarica. Interruttori ad olio; costituzione e funzionamento. Comandi a distanza. Tipi di scaricatori usati sugli impianti di trazione elettrica. Telefoni: principî sul loro funzionamento. Condutture di trasmissione dell'energia elettrica: aeree ed in cavo. Condutture di contatto negli impianti di trazione elettrica: allo scoperto (tipi di pali di, apparecchiature, distanziamento dei pali, disposizione dei fili, tipi di scambi, isolatori di sezione, sezionamento delle condutture di contatto, interruttori a corna); in galleria (tipi di sospensioni, sagoma limite). Costituzione di una sottosta-

zione di trasformazione e di una cabina di sezionamento. Trolley. Principali strumenti di misura: amperometri, voltometri, wattometri; loro costituzione ed uso. Apparecchi registratori.

d) - **Materie di servizio.**

Ordinamento dell'azienda ferroviaria di Stato: organi che la costituiscono e loro funzioni.

Regolamento di polizia, sicurezza ferroviaria. Regolamento del personale. Disposizioni sugli orari e sui turni di servizio del personale.

Regolamenti ed istruzioni dei segnali e di esercizio in genere, interessanti in particolare modo i Servizi dei Lavori e delle Costruzioni.

Capitolati generali amministrativo e tecnico di appalto delle opere che si eseguiscono dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Regolamento.

Legge per gli infortuni degli operai sul lavoro.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Assistente tecnico di 2ª classe nel ruolo del personale dei Lavori e Costruzioni fra Sorveglianti della linea.

(*Art. 47-a del Regolamento del personale*)

1. — Le prove saranno scritte e orali.

Le prove scritte saranno tre: la prima consisterà in una composizione italiana su tema dato; la seconda in un problema di aritmetica e geometria come dal punto *a*) del programma; la terza nella copia e riduzione di disegni di costruzioni e nello sviluppo di qualche particolare.

La prova orale verterà sulle materie indicate ai punti *b*) *c*) e *d*).

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre cia-

scuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

Prove scritte	Composizione italiana	10
	Problema	10
	Disegno	10
Prova orale		30

3. — La Commissione, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 37 e 39 (1° comma) del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'articolo 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME

a) - Aritmetica e geometria.

Operazioni sui numeri interi e decimali e sulle frazioni ordinarie. Potenze. Estrazione della radice quadrata. Divisibilità dei numeri. Numeri primi. Massimo comune divisore e minimo comune multiplo. Sistema metrico decimale. Rapporti e proporzioni. Regola di interesse e di sconto. Numeri complessi.

Nozioni sulle figure piane e sui solidi. Misura della circonferenza. Misura della superficie delle figure piane. Misura della superficie e del volume dei principali solidi.

b) - Cultura tecnica.

Nozioni sui materiali di uso comune nelle costruzioni. Nozioni sui lavori in terra, in muratura, in legname, in ferro e in cemento armato.

Proprietà ed uso dei principali materiali da costruzione naturali. Laterizi e loro fabbricazione. Calci, cementi e gesso. Pozzo-

lane e sabbie. Ghiaie o pietrisco e loro impiego nei calcestruzzi. Composizione delle malte. Vari generi di murature e precauzioni da usarsi per la loro buona esecuzione. Legnami da costruzione, principali essenze, loro proprietà ed usi. Collegamenti fra i legnami. Ferro, acciaio e ghisa e loro impiego nelle costruzioni. Lavori di terra. Scarpate e rilevati e loro consolidamento. Diversi sistemi di fondazione. Lavori in galleria. Armatura delle volte. Principali attrezzi per lavori. Uso degli strumenti topografici più comuni. Tracciamenti e rilievi di campagna. Rappresentazione grafica del rilevamento. Cenni sulla misura e valutazione dei lavori. Conteggi relativi all'impiego ed al ricavo dei materiali.

c) - **Materie di servizio.**

Ordinamento dei Servizi dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e in particolare dei Servizi Lavori e Costruzioni.

Norme sugli appalti e contratti di lavori. Conoscenza dei Capitolati generali tecnico e amministrativo d'appalto, del Regolamento luglio 1906 per l'aggiudicazione e gestione delle opere, delle Prescrizioni tecniche per i materiali da costruzione, delle Norme per la prova ed accettazione degli agglomerati idraulici.

Compilazione dei libretti di misura dei lavori e delle provviste, dei libretti per lavori in economia; computi metrici delle quantità dei lavori; situazioni provvisorie e consuntive.

Attribuzioni degli assistenti tecnici.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Capo squadra operai nel ruolo del personale tecnico ed operaio fra operai di 1ª categoria del ruolo stesso, del materiale fisso, Squadre ponti in ferro e servizi d'aqua.

(*Art. 114 del Regolamento del personale*)

1. — Le prove saranno scritte, grafica ed orale.

Le prove scritte saranno due e consisteranno: la prima nello svolgimento di un tema da servire anche come saggio di composi-

zione italiana; la seconda nella soluzione di problemi di aritmetica, di geometria e di meccanica elementare, in base al punto *a*) del programma appresso indicato; la prova di disegno, consisterà nella rappresentazione quotata di un pezzo di meccanismo su rilievo dal vero.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

Prove scritte e grafica	Composizione	10
	Problema di mat., geom. e meccan.	10
	Prova di disegno	10
Prova orale		30

Saranno inoltre attribuiti fino a 6 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

3. — La Commissione formerà l'elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'articolo 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale.

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni con numeri interi e decimali. Frazioni ordinarie e operazioni su di esse. Potenze e radici. Sistema metrico decimale. Rapporti e proporzioni. Regola del tre semplice. Numeri complessi (ore, gradi, misure inglesi). Misura delle principali figure piane e dei vo-

lumi dei solidi più comuni. Applicazioni al calcolo del peso dei materiali. Tabelle numeriche dei manuali.

Nozioni di fisica. — Cenni sulle proprietà generali dei corpi Nozioni elementari di idrostatica. Torchio idraulico. Peso specifico. Areometri. Vasi comunicanti. Livello. Fontane. Pozzi artesiani. Barometro. Manometro. Pompe a stantuffo. Sifoni. Pompe centrifughe. Ventilatori. Effetto del calore sui corpi. Termometri e pirometri. Cambiamento di stato dei corpi con speciale riguardo all'acqua. Calamite naturali ed artificiali. Bussola. Corrente elettrica. Pile. Accumulatori.

Nozioni di meccanica. — Forze e loro composizione nei casi più semplici. Dinamometri. Gravità terrestre. Centro di gravità. Lavoro meccanico. Unità di lavoro e potenza. Macchine semplici. Bilance e stadere. Generalità sulle caldaie, sulle macchine a vapore, e sulle macchine idrauliche.

Nozioni di chimica. — Corpi semplici e composti. Ferro, ghisa e acciaio. Miscugli. Leghe.

b) - **Cultura tecnica.**

Proprietà ed uso dei materiali di impiego più corrente nella costruzione dei deviatoi, dei meccanismi, dei ponti metallici, delle condotte d'acqua e degli impianti di rifornitura. Difetti che più frequentemente si possono in essi riscontrare e modo di accertarli. Lavorazione a mano ed a macchina di tali materiali. Apparecchi di misura usati nel mestiere dell'aspirante.

Nozioni pratiche sulla composizione e preparazione delle vernici.

Nozioni pratiche sulla saldatura autogena e sul taglio dei metalli con la fiamma.

Nozioni sugli acciai per la costruzione degli attrezzi a mano e di quelli delle macchine utensili. Acciai rapidi e loro trattamento.

Descrizione generale dei tipi principali di deviatoi, meccanismi fissi, ponti metallici, impianti per servizio d'acqua ed estinzione incendi e descrizione particolareggiata delle varie parti di quei meccanismi od impianti di cui più specialmnete i candidati si devono occupare. Difetti che più spesso si riscontrano in opera

in tali meccanismi od impianti. Metodi e processi di lavorazione per la loro riparazione. Ponti provvisori per la riparazione delle travate, incastellature in legname e manovre da eseguirsi per il montaggio delle gru, delle piattaforme, dei meccanismi speciali (battipali etc.) e dei gruppi motori per impianti di rifornitura.

Impiego degli apperecchi di sollevamento.

Precauzioni da osservare nell'esercizio degli impianti per prevenire infortuni.

c) - **Materie di servizio.**

Disposizioni del Regolamento del personale riguardanti gli operai, e relative competenze accessorie. Registrazione della mano d'opera.

Versamento e prelievo di materiali. Norme e disposizioni concernenti gli infortuni nel lavoro. Primi soccorsi. Denuncie.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 ottobre 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Capo squadra operai nel ruolo dei laboratori chimici e foto-tipo-litografici fra Operai di 1ª categoria del ruolo stesso.

(*Art.* 116 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte, pratica e orale.

Le prove scritte saranno due: la prima consisterà nello svolgimento di un tema su argomento d'indole professionale da servire anche come saggio di composizione italiana; la seconda in un problema di aritmetica e di geometria.

La prova pratica si svolgerà come al punto *d*) del programma.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

Prova scritta	Composizione	10
	Problema di aritmetica e geometria	10
Prova orale		30
Prova pratica		20

Saranno inoltre attribuiti fino a 7 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

3. — La Commissione formerà l'elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale.

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni su numeri interi e decimali. Operazioni sulle frazioni ordinarie. Sistema metrico decimale e sue applicazioni alle misure più comuni. Regola del tre semplice. Numeri complessi (ore, gradi, misure inglesi). Superficie delle più comuni figure piane e volume dei solidi più semplici.

b) - Cultura tecnica.

Per i concorrenti dei laboratori di chimica. — Nozioni sugli impianti di distribuzione di acqua, gas, vapore, elettricità. Relativi dispositivi di comando, di sicurezza, di misura. Manutenzione e riparazione degli impianti. Nozioni sulle costituzione e sulle proprietà dei materiali più comuni. Modo di confezionare i materiali, di lavorarli, conservarli, impiegarli e provarli. Proprietà dei principali acidi ed alcoli in uso nei laboratori e dei composti che presentano pericolo nel maneggio (accensione, esplosione, corrosione e potere venefico). Precauzioni da prendersi per evitare i pericoli e rimedi in caso di sinistri.

Per i concorrenti dei laboratori di fisica e meccanica. — Nozioni sulle caldaie e motrici a vapore, sui motori a scoppio; sulle dinamo e sui motori elettrici; sui trasformatori. Norme per il funzionamento e per la manutenzione. Principali tipi di macchine, di apparecchi, ecc. in uso nei diversi laboratori. Loro funzionamento, manutenzione e riparazione.

Per i foto-cianografi. — Riproduzione di disegni con mezzi ordinari e foto-meccanici. Sviluppo e stampa delle lastre fotografiche comuni. Preparazione e sviluppo di negative su lastre di vetro al collodio e riproduzioni su lastre di zinco. Riproduzione in diversa scala dei disegni. Riproduzione di disegni in cianografia, eliografia e in seppia, processi relativi. Nozioni di chimica interessanti i vari processi usati.

Per i litografi. — Nomenclatura degli organi costituenti le macchine litografiche. Pulitura e lavaggio della macchina. Piccole riparazioni. Levigatura e livello delle pietre litografiche. Diverse qualità delle pietre. Diverse qualità di carta. Riproduzioni litografiche. Riproduzioni di disegni a colori.

Per i tipografi. — Nomenclatura degli organi delle diverse macchine tipografiche. Pulitura e lavaggio della macchina. Piccole riparazioni. Funzionamento della macchina linotip. Stereotipia.

Esecuzione delle composizioni tipografiche. Clichès. Procedimenti da eseguire per la stampa.

Vari tipi di caratteri. Diverse qualità di carta. Cognizioni di legatoria.

c) - **Materie di servizio.**

Disposizioni del Regolamento del personale riguardanti gli operai e relative competenze accessorie. Disposizioni riguardanti gli infortuni sul lavoro. Registrazioni relative alla presenza in servizio degli operai. Norme per la tenuta delle scorte. Prelievi e versamenti.

d) - **Prova pratica.**

Saggio di lavoro od esecuzione pratica di operazioni relative al mestiere pel quale il candidato fa l'esame.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Sorvegliante della linea nel ruolo del personale di linea fra Capi squadra cantonieri.

(*Art.* 118 *Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte e orali.

Le prove scritte saranno tre e consisteranno: nello svolgimento di un tema su argomento riguardante le mansioni del Sorvegliante da servire anche come saggio di composizione italiana; in un problema di aritmetica e geometria elementare sulle nozioni di cui al punto *a*) del programma; in un saggio sull'impiego e ricavo dei materiali, sulle registrazioni e riepiloghi dei materiali stessi, sulla tenuta dei libretti di presenza del personale, relative paghe e trattenute normali.

La prova orale verterà sulle materie indicate ai punti *a*) e *b*) del programma.

2. — Il numero massimo dei punti assegnati a ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

Prove scritte	Composizione	10
	Problema di aritmetica e geometria	10
	Conteggi	10
Prova orale	– Aritmetica e geometria, materie di servizio	30

Saranno inoltre attribuiti fino a 6 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

3. — La Commissione formerà l'elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'articolo 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, sarà escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Aritmetica e geometria.

Prime quattro operazioni su numeri interi e decimali.

Nozioni di geometria piana e misura delle figure piane e dei solidi più semplici.

Sistema metrico decimale e sue applicazioni alle comuni misure.

b) - Materie di servizio.

Istruzioni sulla posa e sulla manutenzione dell'armamento; vari tipi di armamento con rotaie vignole; peso unitario delle rotaie e dei materiali accessori che costituiscono l'armamento predetto. Deviatoi semplici doppi e tripli; scambi inglesi, semplici e doppi; intersezioni. Tipi diversi di traverse (legno, ferro, cemento armato). Rifacimenti e rinnovamenti; norme e precauzioni da aversi nella loro esecuzione. Sezioni normali del corpo stradale; massicciata, sua qualità e requisiti; rinnovamento parziale e totale; norme e precauzioni per l'esecuzione del lavoro.

Nozioni sui meccanismi fissi, compresi i segnali, gli apparati centrali e i sistemi di blocco; loro organi, funzionamento e terminologia delle varie parti.

Chiusura delle Stazioni e delle linee, impianto e manutenzione delle siepi.

Conoscenza ed uso dei vari attrezzi necessari per il servizio di manutenzione.

Istruzioni per il personale di vigilanza della linea. Regolamento sui segnali. Regolamento per la circolazione dei treni. Norme per il servizio dei Sorveglianti e dei Capi squadra cantonieri. Norme per il servizio in tempo di neve e per la circolazione dei carrelli.

Organizzazione normale del personale di guardia e di lavoro; norme pratiche in vigore per casi eccezionali (sostituzioni, malattie, ecc.).

Rilievi sul terreno, con l'uso delle canne o nastri metrici e delle paline, rappresentazione grafica del rilevamento con schizzo visuale e con l'indicazione delle misure rilevate.

Nozioni elementari sulla natura e composizione delle malte e dei cementi.

Principali materiali da costruzione e loro caratteristiche.

Principali disposizioni del Regolamento di polizia ferroviaria. Distanze legali dalla ferrovia delle piantagioni, delle escavazioni, dei fabbricati in muratura, delle costruzioni in legno ed in paglia, delle materie combustibili, delle fornaci e delle fucine. Distanze legali delle costruzioni in relazione alla Legge sui Lavori Pubblici. Procedimento da usarsi in caso di infrazioni alle anzidette disposizioni. Verbali di contravvenzione.

Disposizioni riguardanti la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Primi soccorsi: denuncie.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Sotto-capo squadra operai nel ruolo del personale tecnico ed operaio degli Apparati centrali fra Operai di 1ª categoria del ruolo stesso.

(*Art.* 113 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte ed orali.

La prova scritta consisterà nello svolgimento di un tema riguardante l'impianto di un apparato centrale in una piccola stazione o in un bivio e comprenderà lo schizzo dei segnali di protezione, lo schema dei collegamenti teorici e meccanici, delle trasmissioni dei circuiti elettrici ecc., nonchè la distinta dei materiali occorrenti e la relazione illustrativa da servire anche come saggio di composizione italiana.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — Il numero massimo dei punti assegnati a ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

Prova scritta.	20
Prova orale	20

Saranno inoltre attribuiti fino a 4 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

3. — La Commissione formerà l'elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dalle prove con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte l'esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale.

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni di aritmetica con numeri interi e decimali. Operazioni sulle frazioni ordinarie. Sistema metrico decimale e sue applicazioni alle misure più comuni. Regola del tre semplice. Numeri complessi (ore. gradi, misure inglesi). Area delle principali figure piane. Volume dei solidi più comuni.

Nozioni di fisica: — Cenni sulle proprietà generali dei corpi. Peso specifico. Vasi comunicanti. Livello. Barometro. Manometro. Pompe. Accumulatori idraulici. Ventilatori. Effetto del calore sui corpi. Termometri e pirometri.

Nozioni di meccanica: — Forze e loro composizione nei casi più semplici. Dinamometri. Gravità terrestre. Centro di gravità. Macchine semplici. Bilance e stadere.

Nozioni di chimica: — Corpi semplici e composti. Ferro, acciaio e ghisa. Miscugli. Leghe.

Elettrotecnica: — Carica elettrica. Corpi conduttori ed isolanti. Massa, densità, potenziale elettrico. Corrente elettrica: resistenza, conducibilità, forza elettromotrice, differenza di potenziale, intensità e densità di corrente. Circuiti elettrici. Leggi di

Ohm e di Joule. Unità di misure elettriche. Pile primarie e secondarie (accumulatori). Magnetismo ed elettromagnetismo. Forza elettromotrice e corrente indotta in un circuito. Legge di Lenz. Corrente continua variabile ed alternata. Induzione mutua. Autoinduzione. Impedenza. Motori elettrici.

b) - Cultura tecnica.

Caratteristiche dei vari organi costituenti gli apparati centrali e trasmissione meccanica (Saxby-Farmer ecc.) ed a manovra idrodinamica (Bianchi-Servettaz, ecc.). Modi di provvedere al loro impianto ed alla relativa manutenzione. Inconvenienti che possono manifestarsi nel loro funzionamento: mezzi per prevenirli od eliminarli. Collegamenti fra le leve. Studio e costruzione delle serrature meccaniche. Collegamento fra segnali e scambi a mezzo di serrature e di ferma-deviatoi. Descrizione dei tipi in uso sulla nostra rete. Indicazioni sulla loro applicazione. Inconvenienti che possono manifestarsi nel loro funzionamento e mezzi di evitarli od eliminarli.

Descrizione particolareggiata dei sistemi di blocco in uso. Caratteristiche degli apparecchi impiegati: norme per la loro registrazione, posa in opera e manutenzione.

Linee elettriche: loro impianto e manutenzione.

Scelta delle materie per la costruzione degli apparecchi.

Attrezzi ed istrumenti di misura (calibri, manometri, densimetri, voltometri, amperometri ecc.) dei quali debbono essere provveduti gli operai addetti all'impianto ed alla manutenzione degli apparati centrali, di blocco e di segnalamento: loro modo d'impiego e conservazione. Nozioni sull'armamento.

c) - Materie di servizio.

Precauzioni che debbono essere usate dagli operai, in rapporto all'esercizio, nel provvedere all'impianto, all'attivazione ed alla manutenzione degli apparati centrali, di blocco e di segnalamento. Regolamenti ferroviari e particolarmente quello riguardante il segnalamento. Protezione delle stazioni, delle fermate, dei bivi.

Disposizioni del Regolamento del personale riguardanti gli operai e relative competenze accessorie. Registrazione della mano

d'opera. Versamento e prelievo di materiali. Norme e disposizioni concernenti la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Primi soccorsi. Denuncie.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Sotto-capo squadra operai nel ruolo del personale tecnico ed operaio delle linee elettriche fra Operai di 1ª categoria del ruolo stesso.

(*Art 113 del Regolamento del personale*)

1. — Le prove saranno scritte, pratica e orale.

Le prove scritte saranno due e consisteranno: la prima nello svolgimento di un tema su argomento di indole professionale da servire anche come saggio di composizione italiana; la seconda nella soluzione di un problema di aritmetica e di geometria elementare in base al punto *a*) del programma indicato in appresso.

La prova pratica consisterà nell'esecuzione di un lavoro d'officina e di un lavoro di apparecchiatura elettrica servendosi di attrezzi ed utensili di uso comune.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

Il numero massimo dei punti di cui disporrà ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguenie:

Prova di lavoro		30
Prove scritte	Composizione	10
	Problemi di aritmetica e geometria	10
Prova orale		20

Saranno inoltre attribuiti fino a 7 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

3. — La Commissione formerà l'elenco dei candidati riusciti

idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami sarà escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte e per quella pratica la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni di aritmetica con numeri interi e decimali. Operazioni sulle frazioni ordinarie. Sistema metrico decimale. Regola del tre semplice e sue applicazioni. Numeri complessi (ore, gradi, misure inglesi). Area delle principali figure piane. Volume dei solidi più comuni.

Nozioni di fisica. — Cenni sulle proprietà generali dei corpi. Peso specifico. Vasi comunicanti. Livello. Barometro. Manometro. Pompe. Ventilatori. Effetti del calore nei corpi. Termometri.

Nozioni di meccanica. — Forze e loro composizione nei casi più semplici. Dinamometri. Gravità terrestre. Centro di gravità. Macchine semplici. Bilance e stadere.

Nozioni di chimica. — Corpi semplici e composti. Miscugli. Leghe.

Elettrotecnica. — Carica elettrica. Corpi conduttori ed isolanti. Massa, densità, potenziale elettrico. Corrente elettrica: resistenza, conducibilità, forza elettromotrice, differenza di potenziale, intensità della corrente, circuiti elettrici. Leggi di Ohm e di Joule. Unità di misure elettriche. Pile primarie e secondarie (accumulatori). Magneti permanenti e temporanei. Induzione magnetica: campo magnetico, flusso di induzione. Campo magnetico prodotto da una corrente: solenoide, ellettrocalamite. Magnetismo residuo: Isteresi. Forza elettromotrice e corrente indotta in

un circuito: legge di Lenz. Corrente continua, variabile, alternata. Grandezze relative alle correnti alternate. Induzione mutua, autoinduzione, impedenza. Corrente attiva e reattiva. Correnti parassite. Correnti bifasi e trifasi. Campi monofasi, bifasi e trifasi. Campi rotanti bifasi e trifasi. Amperometri, voltometri, wattometri. Misure di intensità, tensione, resistenza, potenza.

b) **Cultura tecnica.**

Proprietà uso e costo dei principali materiali adoperati negli impianti di trazione elettrica. Difetti che più frequentemente si riscontrano in detti materiali e mezzi per accertarli. Descrizione ed uso degli attrezzi e delle macchine più comuni per la lavorazione dei suddetti materiali. Mezzi d'opera di montaggio (dinamometri, taglie, scale a carrello, sagome ecc.) e degli apparecchi di misura usati negli impianti di trazione elettrica (amperometri, voltometri, wattometri, contatori, termometri ecc.).

Nozioni sull'armamento delle linee e sue parti compresi gli scambi.

Sagoma limite. Descrizione e modalità di montaggio delle attrezzature elettriche (condutture di contatto allo scoperto ed in galleria, e scambi aerei). Montaggio delle condutture primarie e di alimentazione. Impianto e manutenzione delle cabine di sezionamento e delle sottostazioni elettriche di trasformazione (scaricatori, interruttori, trasformatori, accumulatori ecc.).

Interpretazione di disegni.

c) - **Materie di servizio.**

Istruzioni per la circolazione con i carrelli. Segnalamento. Circolazione dei convogli.

Norme concernenti il servizio delle condutture elettriche.

Istruzioni per i primi soccorsi in caso di infortunio dovuti alla corrente elettrica. Precauzioni da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici per prevenire gli infortuni.

Disposizioni del Regolamento del personale riguardanti gli operai, e relative competenze accessorie. Registrazione della mano

d'opera. Versamento e prelievo di materiali. Norme e disposizioni concernenti gli infortuni sul lavoro .

Approvato dal Consiglio di Amministrazione' nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Sotto-capo squadra operai nel ruolo transitorio del personale operaio addetto alla manutenzione fabbricati ed opere d'arte fra Operai di 1ª categoria del ruolo stesso.

(*Art.* 117 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte, grafiche ed orali .

Le prove scritte saranno due e consisteranno: la prima nello svolgimento di un tema su argomento di indole professionale da servire anche come saggio di composizione italiana; la seconda nella soluzione di problemi di aritmetica e geometria elementare in base al punto *a*) del programma indicato appresso. La prova grafica riguarderà l'esecuzione d'uno schizzo quotato a mano libera di cosa inerente al mestiere del candidato.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

Prova scritta e grafica: complessivamente	20
Prova orale	20

Saranno inoltre attribuiti fino a 4 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

3. — La Commissione formerà l'elenco dei condidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme stabilite dall'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Cultura generale.

Aritmetica e geometria elementare. — Prime quattro operazioni di aritmetica con numeri interi e decimali. Operazioni sulle frazioni ordinarie. Sistema metrico decimale e sue applicazioni alle misure più comuni. Regola del tre semplice. Numeri complessi (ore, gradi e misure inglesi), Area delle principali figure piane. Volume dei solidi più comuni.

b) - Cultura tecnica.

Proprietà ed uso dei principali materiali da costruzione naturali. Laterizi e loro fabbricazione. Calci, cementi e gesso. Pozzolane e sabbie. Ghiaie e pietrisco e loro impiego nei calcestruzzi. Composizione delle malte. Vari generi di murature e precauzioni da usarsi per la loro buona esecuzione. Legnami da costruzione; principali essenze, loro proprietà ed usi. Collegamenti fra i legnami. Ferro, acciaio e ghisa e loro impiego nelle costruzioni. Lavori di terra. Scarpate e rilevati e loro consolidamento. Diversi sistemi di fondazione. Lavori in galleria. Armatura delle volte. Principali attrezzi per lavori. Rilievi sommari con l'uso delle canne o nastri metrici e delle paline. Rappresentazione grafica dei rilevamenti con schizzo visuale e coll'indicazione delle misure rilevate. Cenni sulla misura e valutazione dei lavori. Conteggi relativi all'impiego ed al ricavo dei materiali.

c) - Materie di servizio.

Disposizioni del Regolamento del personale riguardanti gli operai e relative competenze accessorie. Registrazione della manc

d'opera. Versamento e prelievo dei materiali. Norme e disposizioni concernenti gli infortuni sul lavoro. Primi soccorsi. Denuncie.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Capo squadra cantonieri nel ruolo del personale di linea fra Guardiani e Cantonieri.

(*Art.* 118 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte od orali.

Le prove scritte saranno tre, e consisteranno: nello svolgimento di un tema su argomento riguardante le mansioni del Capo squadra cantonieri da servire anche come saggio di composizione italiana; in un problema di aritmetica elementare, come dal punto a) del programma; nella compilazione di note di presenza del personale e di note di materiali impiegati o tolti d'opera nei vari lavori inerenti alla manutenzione.

La prova orale verterà sulle materie indicate ai punti *a*) e *b*) del programma.

2. — Il numero massimo dei punti assegnati a ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

Prove scritte	Composizione	10
	Problema di aritmetica	10
	Compilazione di una nota di servizio	10
Prova orale		30

Saranno inoltre attribuiti fino a 6 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla digensa, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'ort. 41 del regolamento del personale.

3. — La Commissione formerà un elenco dei canditati riusciti idonei, ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine del merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità, secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami sarà escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte la esclusione sarà decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Aritmetica e geometria.

Prime quattro operazioni su numeri interi e con poche cifre decimali.

Prime nozioni di geometria piana: misurazione delle più elementari figure piane (quadrato, rettangolo, triangolo, trapezio, circolo) e dei solidi più semplici (cubo, prisma, piramide, cono e loro tronchi, sfera). Applicazione pratica nella misurazione di cumuli di materie aventi forma geometrica.

Unità di misura del sistema metrico decimale e loro multipli e sottomultipli più comuni.

b) - Materie di servizio.

Regole sulla costruzione, manutenzione, rifacimenti e rinnovamenti dei binari e dei deviatoi semplici, doppi e tripli, inglesi e doppi e intersezioni.

Conoscenza dei vari materiali occorrenti per l'armamento del binario secondo il tipo in uso sulla linea a cui l'agente è adibito.

Calibro dell'armamento in piena linea (rettifilo o curve), in corrispondenza della cerniera degli aghi e del cuore dei deviatoi.

Sopraelevazione della rotaia esterna nelle curne secondo il raggio della curva ed il gruppo a cui appartiene la linea.

Raccordi della spraelevazione e modo pratico per verificare le sopraelevazioni.

Intervallo normale fra le estremità delle rotaie. Rotaie più corte nella fila interna delle curve e loro posa.

Controrotaie: loro impiego e modalità di posa nei passaggi a livello e nei deviatoi.

Sezioni normali del corpo stradale e della massicciata.

Chiusura delle strazioni e delle linee. Impianto e manutenzione delle siepi.

Spazio libero per la sicura circolazione nei convogli.

Conoscenza dei materiali e pezzi essenziali degli impianti ed apparati di stazione (piattaforme, gru idrauliche e da pesi, stadere a ponte; segnali nelle loro varie forme e tipi, sagoma limite di carico, ecc.).

Tracciamenti con paline e misurazioni sul terreno.

Istruzioni per il personale di vigilanza della linea. Regolamento sui segnali e disposizioni principali del Regolamento della circolazione dei treni. Disposizioni relative alla circolazione dei carrelli. Principali disposizioni del Regolamento di polizia ferroviaria. Distanze legali dalla ferrovia delle piantagioni, escavazioni, fabbricati in muratura; delle costruzioni in legno e paglia, delle materie combustibili, delle fornaci e fucine. Verbali di contravvenzione. Denunzie di infortuni sul lavoro.

Doveri del Capo Squadra in condizioni normali (Disciplina, ispezioni al binario, alle piattaforme, ai segnali a disco, alle cunette e fossi di guardia e di scolo, alle opere d'arte, alle chiusure, ai pozzi di acqua potabile, ai pozzi neri, alle linee telegrafiche). Provvedimenti da prendersi in occasione di nevicate, inondazioni, frane, sviamenti, ecc.

Custodia, assicurazioni ed uso dei carrelli. Scorta dei treni materiali.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Naturalista nel ruolo del personale specializzato dell'Istituto sperimentale fra Segretari tecnici dei gradi 7°, 8°, 9° e 10° e Applicati laureati in scienze naturali.

(*Art. 252 del Regolamento del personale*).

Le prove saranno pratiche, scritte e orali.

1. — Le prove pratiche saranno tre e consisteranno in ricerche

di laboratorio sulle materie indicate al punto *a*); la prova scritta e la prova orale verteranno sulle materie rispettivamente indicate ai punti *b*) e *c*).

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa in ognuna delle lingue francese, inglese e tedesca. Detta prova facoltativa sarà scritta ed orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre correntemente dall'italiano, un brano di relazione tecnica e di saper sostenere una conversazione nella lingua estera prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove di laboratorio	Micrografia	10
	Patologia vegetale	10
	Bromatologia	10
Prova scritta	Tecnologia	20
Prova orale		20

Per le prove facoltative ciascun componente la Commissione potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione prenderà inoltre in considerazione i titoli di studio ed i lavori originali, scientifici e professionali eventualmente presentati dai candidati e ciascun commissario potrà assegnare ad ogni candidati un voto complessivo di 10 punti al massimo per i titoli di studio ed uno di 10 punti al massimo per i lavori scientifici e professionali.

5. — La Commissione, nel riferire sui risultati degli esami, farà un elenco dei candidati riusciti idonei a sensi degli articoli 39 (1 comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

6. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte e pratiche la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - **Prove di laboratorio.**

Ricerche di micrografia specialmente applicata ai legnami, fibre, ecc.

Patologia vegetale specialmente applicata ai legnami da costruzione.

Ricerche di bromatologia.

b) - **Prova scritta.**

Svolgimento di un tema di tecnologia relativo alle principali coltivazioni ed industrie interessanti le provviste ferroviarie di legnami, fibre, ecc.

c) **Prova orale.**

Ordinamento dell'azienda ferroviaria di Stato in generale ed in particolare del Servizio Approvvigionamenti. Nozioni tecnologiche sui materiali occorrenti ai diversi Servizi e prescrizioni tecniche relative. Norme per il campionamento. Criteri per le perizie per avarie di merci: classificazioni delle merci nei riguardi dell'applicazione delle tariffe.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 *agosto* 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Chimico nel ruolo del personale specializzato dell'Istituto sperimentale fra Segretari tecnici dei gradi 7°, 8°, 9° e 10° e applicati laureati in chimica.

(*Art.* 252 *del Regolamento del personale*)

Le prove saranno pratiche, scritte ed orali.

1. — Le prove pratiche saranno tre e consisteranno in ricerche di laboratorio sulle materie indicate al punto *a*).

La prova scritta e la prova orale verteranno sulle materie rispettivamente indicate ai punti *b)* e *c)*.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa in ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca. Detta prova facoltativa sarà scritta ed orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre una conversazione nella lingua prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove di laboratorio	Chimica analitica qualitativa . . .	10
	» » quantitativa. . .	10
	Esame di un'adulterazione.	10
Prova scritta	Chimica tecnologica	20
Prova orale		20

Per le prove facoltative ciascuno dei componenti la Commissione potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione prenderà inoltre in considerazione i titoli di studio ed i lavori originali scientifici e professionali eventualmente presentati dai candidati e ciascun commissario potrà assegnare ad ogni candidato un voto complessivo di 10 punti al massimo per i titoli di studio ed uno di 10 punti al massimo per i lavori scientifici e professionali.

5. — La Commissione, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra gli agenti dello stesso grado sarà teunto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

6. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso del concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte e pratiche la esclusione è decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - **Prove di laboratorie.**

Prova di chimica analitica qualitativa e relazione scritta sui risultati ottenuti.

Prova di chimica analitica quantitativa e relazione scritta sui risultati ottenuti.

Prova per il riconoscimento di una adulterazione in uno dei seguenti prodotti: materiali cementizi, combustibili solidi e liquidi, lubrificanti, materiali per illuminazione e per verniciatura, olii vegetali, grassi animali, saponi ed in genere materie di approvvigionamento per le ferrovie; relazione scritta sulle ricerche eseguite.

b) - **Prova scritta.**

Svolgimento di un tema di chimica tecnologica.

c) - **Prova orale.**

Ordinamento dell'azienda ferroviaria di Stato in generale ed in particolare del Servizio Approvvigionamenti. Nozioni tecnologiche sui materiali occorrenti ai diversi Servizi e prescrizioni tecniche relative. Norme per il campionamento. Criteri per le perizie per avarie di merci. Classificazione delle merci nei riguardi dell'applicazione delle tariffe.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Aiutante di 2ª classe nel ruolo del personale ausiliario fra Uscieri-capi, Ripartitori documenti, Scritturali di 1ª classe e Sorveglianti (di 1ª e 2ª classe) dei Magazzini.

(*Art.* 47-b *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte ed orali.

Le prove scritte saranno 3: la prima consisterà in una compo-

sizione italiana su tema dato, la seconda in un saggio di calligrafia giusta il punto *b*) del programma annesso e la terza nella soluzione di uno o più problemi sulle materie di cui al punto *c*) del programma.

La prova orale verterà sulle materie indicate ai punti *a*), *c*) *d*) ed *e*) del programma d'esame.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita una prova facoltativa di scrittura a macchina.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

Prove scritte	Composizione italiana	10
	Calligrafia	10
	Aritmetica e geometria	10
Prova orale		20

Per la prova facoltativa ciascun Commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie sino a 4 punti.

4. — La Commissione, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 37 e 39 (1° comma) del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte la esclusione è decisa dal Commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Italiano.

Interrogazioni sulla composizione scritta; elementi di grammatica.

b) - **Calligrafia.**

Srittura in corsivo sotto dettatura; in vari caratteri a scelta del candidato.

c) - **Aritmetica e Geometria.**

Operazioni sui numeri interi e dicimali e sulle frazioni ordinarie. Sistema metrico decimale. Rapporti e proporzioni. Regola del tre semplice e composta. Interesse semplice.

Nozioni sulle figure piane e sui solidi. Misura della circonferenza. Superficie delle principali figure piane. Superficie e del volume dei principali solidi.

d) **Geografia.**

Geografia fisica e plitica dell'Europa e particolarmente del l'Italia.

Rete ferroviaria italiana. — Valichi alpini.

e) **Materie di servizio.**

Nozioni sull'organizzazione e sulle attribuzioni degli uffici ferroviari al centro ed alla periferia. Principali uffici pubblici con i quali hanno specialmente rapporto le ferrovie.

Impianto ed ordinamento degli archivi. Registrazione della corrispondenza. Conservazione dei documenti e delle pratiche di ufficio.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 *agosto* 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Sorvegliante di 2ª classe nel ruolo del personale dei Magazzini approvvigionamenti fra Capi-squadra del ruolo stesso.

(*Art.* 119 *del Regolamento del personale*).

1. — Le prove saranno scritte ed orali. Le prove scritte consisteranno: nello svolgimento di un tema su argomento riguardante le mansioni del sorvegliante da servire anche come saggio di com-

posizione italiana; in un problema d'aritmetica e geometria elementare come dal punto *a*) del programma medesimo.

La prova orale verterà sulle materie indicate ai punti *a*) e *b*) del programma.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice è il seguente:

Prove scritte	Composizione	10
	Problema di aritmetica e geometria	10
Prova orale		30

Saranno inoltre attribuiti fino a 5 punti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

3. — La Commissione, nel riferire sul risultato degli esami formerà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'azianità, secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, sarà escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte l'esclusione sarà decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Aritmetica e geometria.

Prime quattro operazioni di aritmetica con numeri interi e decimali. Proprietà fondamentali delle frazioni ordinarie e operazioni su di esse. Rapporti e proporzioni. Regola del tre semplice. Numeri complessi (ore, gradi, misure inglesi).

Prime nozioni di geometria piana e misura della superficie delle più elementari figure piane e dei volumi dei solidi più comuni. Sistema metrico decimale. Determinazione del peso dei materiali d'uso ordinario.

b) - **Materie di servizio.**

Disposizioni del regolamento del personale e sulle competenze accessorie riguardanti i Capi squadra dei magazzini e i Manovali.

Materiali di scorta, loro suddivisione e denominazione. Catalogo. Ricevimento materiali provenienti da fornitura, per giro, per vendita. Tenuta delle scorte. Spedizione e consegna dei materiali. Richieste e loro registrazione. Stralci, moduli e loro compilazione. Composizione dei colli per le spedizioni. Somministrazioni periodiche. Assegno delle materie di consumo. Consegna alle ditte del materiale riparabile. Verifiche nella riconsegna del materiale riparato. Ricevimento dei vapori. Trasbordi. Sorveglianza sulle operazioni affidate alle imprese. Polizze di carico. Pesatura dei carri portata, tara. Compilazione lettere di porto. Deposito a terra. Accatastamento. Sorveglianza sulle manovre. Materiali per la rifornitura delle locomotive. Cottimi.

Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro; principali disposizioni di legge sugli infortuni (soccorsi, denuncia, inchieste giudiziarie, istituti assicuratori).

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 27 agosto 1920.

Norme per l'esame di concorso a posti di Capo squadra nel ruolo del personale dei magazzini approvvigionamenti fra Manuali del ruolo stesso.

(*Art.* 119 *del Regolamento del personale*)

1. — Le prove saranno scritte ed orali.

Le prove scritte consisteranno: nello svolgimento di un tema su argomento riguardante le mansioni di Capo squadra da servire anche come saggio di composizione italiana; in un problemà di aritmetica e geometria elementare come dal punto *a*) del programma.

La prova orale verterà sulle materie indicate ai punti *a*) e *b*) del programma.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per ciascuna prova è il seguente:

Prove scritte	Composizione italiana	10
	Problema	10
Prova orale		20

Saranno inoltre attribuiti fino a 4 punti in complesso per cia-
Saranno inoltre attribuiti fino a 4 pnti in complesso per ciascun concorrente in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del regolamento del personale.

3. — La Commissione formerà l'elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli art. 39 (1° comma) e 75 del regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami sarà escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte l'esclusione sarà decisa dal commissario presente.

MATERIE D'ESAME.

a) - Aritmetica e geometria.

Prime quattro operazioni su numeri interi o con poche cifre decimali.

Misurazione delle più elementari figure piane (quadrato, rettangolo, parallelogramma, trapezio, circolo) e dei solidi più semplici (cubo, prisma, piramide, cono e loro tronchi, cilindo). Unità di misura del sistema metrico decimale e loro multipli e sottomultipli.

b) Materie di servizio.

Norme pratiche sull'uso dei meccanismi di sollevamento (grues, binde). Carico e scarico dei materiali. Composizione dei colli per le spedizioni. Pesatura dei carri, portata, tara. Deposito

a terra. Accertamenti. Sorveglianza sulle manovre. Materiali di ordinaria rifornitura delle locomotive. Liquidazione dei cottimi. Prevenzione contro gl'infortuni sul lavoro, disposizioni vigenti in materia (primi soccorsi, denuncie).

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920.

Ordine generale N. 14.

Istituzione degli Uffici distaccati dell'Elettrificazione.

(Vedi ordine generale n. 11-1920).

A datare dal 1° novembre 1920 vengono istituiti i seguenti Uffici distaccati alla dipendenza dell'Unità Speciale Elettrificazione:

a) *Uffici linee elettriche*, per l'esercizio delle linee elettrificate, con sede a

Milano per le linee Varesine, Valtellinesi e Lecco-Monza,
Torino per le linee Torino-Pinerolo e Torino-Chiomonte (esclusa);
Genova per le linee Genova Brignole-Ronco (via Mignanego e via Busalla) e relative linee di accesso al porto di Genova; Sampierdarena-Savona e Savona-Ceva,
Bardonecchia per la linea Chiomonte (compresa)- Modane;

b) *Uffici costruzioni elettriche*, per studii e lavori relativi ai nuovi impianti di elettrificazione, con sede a

Trento,
Gorizia,
Bologna,
Bagni della Porretta,
Livorno,
Roma,
Anversa (Sulmona),
Caserta.

Gli uffici linee elettriche, oltre ad attendere all'esercizio delle linee rispettivamente indicate, sono pure incaricati degli studi e lavori per l'esecuzione dei nuovi impianti di elettrificazione che siano stati o vengano deliberati in prosecuzione o in dipendenza delle linee già in esercizio elettrico.

Dalla suddetta data 1° novembre 1920 sono abrogati l'appendice n. 4 all'ordine generale n .13-1908 (pubblicata nel *Bollettino ufficiale* n. 19/1912) e l'ordine di servizio n. 160-1915.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nell'adunanza del 23 *ottobre* 1920.

Appendice N. 1 all'ordine generale N. 12-1920.

Ordinamento del Servizio Legale.

Il Consiglio di amministrazione nella seduta del 21 ottobre 1920 ha deliberato di prorogare fino al 1° marzo 1921 il termine assegnato dall'articolo 25 dell'Ordine generale n. 12 corrente anno per dare esecuzione alle disposizioni contenute negli articoli 1 e 2 dell'ordine generale medesimo.

Ordine di servizio N. 115.

Norme per la frenatura dei treni con freno continuo.

A cominciare dal giorno 15 novembre 1920 per alcuni treni muniti di freno continuo può essere abolito il conduttore di centro e di conseguenza:

1° Sono abolite le disposizioni di cui ai punti 5, 6 e 11 delle vecchie « Norme speciali per i treni con freno continuo » pagina 39 della Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione 1 agosto 1918), e sono sostituite con le disposizioni contenute nei seguenti nuovi punti 5 e 6:

5 Il numero degli agenti in servizio ad un treno in cui funzioni il freno continuo automatico ad aria compressa e il numero dei freni a vite non devono essere *in nessun caso* inferiori a due

6 Qualora ad un treno durante il viaggio dovesse interamente od in gran parte annullarsi l'azione del freno continuo ad aria compressa, prima di riprendere la corsa si dovrà avvisare il personale di scorta di verificare i freni a mano e di tenersi pronto per la manovra dei medesimi. Il capo treno farà occupare il maggior numero possibile di freni a mano, si accerterà del numero dei freni effettivamente coperti, sia azionati a mano, sia azionati ad aria compressa) in proporzione del numero dei veicoli e ne darà comunicazione *scritta* al macchinista; dopo di che si provvederà come sotto è indicato:

a) se il numero dei freni in azione rimane sufficiente, in relazione al numero dei veicoli, ad assicurare la frenatura minima prescritta, secondo la tabella *A* e le norme relative ai treni con freno a mano, per la categoria X (o per la velocità minima di regime nel caso di locomotive elettriche), si continuerà la marcia a velocità non superiore a quella consentita con quella proporzione di freni dalla tabella *B*. Inoltre il macchinista userà speciale precauzione nella manovra del freno ad aria compressa, qualora questo sia rimasto in azione su una parte dei veicoli;

b) qualora invece il numero dei veicoli effettivamente fre-

nabili (sia a mano sia ad aria compressa) risulti minore di quello sub *a*), il macchinista potrà continuare la marcia con velocità così ridotta da potersi sempre fermare, coi mezzi di cui dispone, nel tratto di linea in vista, sino a raggiungere una stazione dove possa essere riattivato il freno continuo o completato il numero minimo di freni a mano richiesto sub *a*). Se poi la linea è *in discesa*, il proseguimento in tali condizioni è ammesso solo a velocità in ogni caso, non superiore a 10 km. all'ora ed alla condizione che il peso del treno non superi la prestazione della locomotiva, o delle locomotive in azione, alla X categoria (o alla più bassa velocità di regime) *nel senso della salita;*

c) qualora non si verifichino nè le condizioni sub *a*), nè, in discesa, quelle sub *b*), il macchinista dovrà far richiedere la locomotiva di soccorso, per poi proseguire come al precedente comma *b*), a meno che data la vicinanza di una stazione e le condizioni del tratto di linea da percorrere, il macchinista abbia la certezza di potersi mantenere padrone del treno proseguendo al passo con l'aiuto dei freni rimasti in funzione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 11, 15, 16, 17, 32, 35, 36, 37, 42 *e* 45.

Ordine di servizio N. 116.

Servizio cumulativo con la ferrovia Terni - Ponte S. Giovanni - Umbertide.

Dal giorno 1° novembre 1920 il servizio cumulativo esistente, a mezzo dei transiti di Terni e Ponte S. Giovanni, con la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, dovrà aver luogo, per tutti indistintamente i trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, soltanto all'assoluta condizione

che i trasporti stessi siano effettuati sempre in *porto assegnato* se in partenza dalle stazioni della ferrovia suddetta (fatta eccezione per i trasporti eseguiti in base alla tariffa speciale n. 11 G. V.) ed in *porto affrancato* se destinati alle stazioni medesime.

I trasporti in destinazione delle stazioni della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide non potranno essere gravati di assegno nè di spese anticipate, anche se rappresentanti porti anteriori.

I transiti di Terni e Ponte S. Giovanni dovranno perciò rifiutare il proseguimento delle spedizioni in provenienza dalle stazioni della ferrovia suaccennata, che eseguite dalla data suddetta in avanti fossero carteggiate in porto affrancato, e non daranno corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione delle stazioni medesime, che fossero state accettate in porto assegnato ovvero gravate di assegno o di spese anticipate.

Nulla è mutato per quanto riguarda il servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli e cani.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 117.

Attivazione del doppio binario fra le stazioni di Follonica e Campiglia, della linea Roma-Pisa.

A partire dalle ore 11 del giorno 3 novembre 1920 verrà attivato l'esercizio con doppio binario sull'intero tratto di linea fra le stazioni di Follonica e Campiglia.

Nessuna variazione viene eseguita negli impianti delle stazioni di Follonica e Campiglia per tale attivazione.

Contemporaneamente, nella stazione di Vignale Riotorto saranno posti in esercizio due binari per le precedenze, della lun-

ghezza utile di m. 640 per i treni dispari e di m. 650 per i treni pari: i deviatoi d'innesto ai relativi binari di corsa trovansi, rispetto al Fabbricato Viaggiatori, il primo a distanza di m. 199,80 verso Pisa e il secondo a distanza di m. 77,45 verso Roma.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 *del Compartimento di Firenze.*

Circolare N. 58.

Trasporti in conto corrente del Ministero per l'agricoltura.

(Vedi ordine di servizio n. 81-1918).

Col 1° novembre 1920 verrà a cessare la Convenzione stipulata col Ministero per l'agricoltura, relativa all'eseguimento in conto corrente dei suoi trasporti di macchine agrarie, combustibili liquidi e solidi, lubrificanti, ecc.

Eppertanto i trasporti di cui sopra dovranno, dalla data suddetta, essere accettati contro pagamento immediato delle tasse relative, tanto se in porto franco quanto se in porto assegnato.

Le disposizioni stabilite con l'ordine di servizio n. 81-1918, restano pertanto in vigore esclusivamente per i trasporti eseguiti a nome del Commissariato Approvvigionamenti e Consumi, i quali continueranno ad essere presentati ed accettati in conto corrente con le modalità fissate dall'Ordine di servizio stesso.

Si raccomanda l'osservanza delle suindicate disposizioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 59.

Passaggio di proprietà del carro Mp. 998.001.

Il carro serbatoio da acquaragia e benzina Mp 998.001 passa dalla Ditta dott. Guido Bricarello di Torino alla Ditta dott. V. Borelli e C. (Via Buscalioni, 4) Torino, la quale lo utilizzerà pel trasporto di essenza di trementina.

Il carro stesso continuerà ad avere come residenza la stazione di Torino Dora e conserverà il vecchio numero di servizio Mp 998.001.

Conseguentemente dovranno modificarsi le scritte relative alla Ditta proprietaria a pagina 281 dell'elenco dei carri di proprietà privata. (Ediz. 30 giugno 1914).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

SENTENZA

Trasporto di cose - Atto scritto richiesto ad substantiam - Indicazione delle cose trasportate - Inammissibilità della prova orale per impugnarla.

Nel contratto di trasporto di cose per Ferrovia, l'atto scritto è dalla legge richiesto ad substantiam *e non soltanto* ad probationem. *La dichiarazione inserita nel documento di trasporto, della cosa spedita, fa piena fede, e non può essere impugnata colla prova orale, nemmeno sotto il riflesso che la dichiarazione stessa fu la conseguenza di un errore.*

CASSAZIONE DI TORINO — Sentenza 5-17 luglio 1920 — Ferrovie dello Stato c. Ditta Del Sole e Ponteggia (*Pres.* Giordani; *est.* Campora; *P. G.* Regazzoni; concl conf.).

IN DIRITTO.

Osserva che coll'unico mezzo si denuncia la violazione e falsa applicazione dell'articolo 717 n. 3 e 7 Codice procedura civile in correlazione agli articoli 1314-1347 Cod. civile, 53 Cod. comm. 3-92-93-94 della legge sul trasporto 27 aprile 1885 serie 3 e b. 3048 alleg. *D*, e colla nomenclatura delle merci allegata alla legge medesima per avere il Tribunale nella sentenza impugnata erroneamente ritenuto che la lettera di porto nel contratto di trasporto ferroviario non sia richiesta quale formalità sostanziale *ad solennitatem* e che sia ammissibile la prova testimoniale diretta ad accertare una qualità di merci trasportata diversa da quella dichiarata nella suddetta lettera allo effetto di dimostrare l'errore nella applicazione della tariffa riscossa.

L'errore giuridico che si denuncia sussiste e la sentenza merita la censura e la disapprovazione di questa Corte.

Invero che scrittura speciale consistente nella nota di spedi-

zione o lettera di porto sia necessaria e richiesta per l'esistenza giuridica del contratto di trasporto di cose per ferrovia:

1° Lo attesta il letterale e contestuale tenore degli art. 92 e 94 delle disposizioni generali sui trasporti ferroviari della legge 27 aprile 1885 i quali recitano: *a*) Per ottenere il trasporto delle merci e di altre cose esclusi i bagagli ed i cani accompagnati dal viaggiatore *è necessario una richiesta in iscritto*, ossia una nota di spedizione per la grande velocità ed una lettera di porto per la piccola velocità ed una lettera di porto per la piccola velocità accelerata perfettamente conforme ai modelli approvati dall'Amministrazione. La richiesta di spedizione deve portare le seguenti indicazioni *b*) . . . . la firma dello speditore o di chi per esso . . . . . *c*) la descrizione della spedizione cioè: se trattasi di merci la qualità dell'imballaggio il *genere e la natura* ed il relativo peso, il numero dei colli, le marche ed i numero da cui sono controdistinti, e quando ne sia il caso le dimensioni ed il volume dei medesimi: art. 94: Compiuta che sia la consegna della merce la stazione di partenza rilascia allo speditore la ricevuta che stacca dalla richiesta di spedizione applicandovi contemporaneamente il *proprio bollo. Tale ricevuta deve essere scritta per intero* dall'agente che la rilascia in caso diverso l'Amministrazione non risponde delle conseguenze.

Il contratto di trasporto s'intenderà concluso col rilascio della ricevuta.

Adunque per ritenersi concluso il contratto di trasporto è necessaria una richiesta di spedizione scritta firmata dallo speditore ed il rilascio d'una ricevuta interamente scritta dallo agente ferroviario col bollo della stazione di partenza che riceve la consegna della merce. E' vero che in cotali articoli non si legge la formula « *sotto pena di nullità* » usata in altre disposizioni che richiedono lo scritto ad *substantiam ma ad esprimere cotale concetto* equivalgono la necessità espressa della scrittura, il modo imperativo usato nell'esprimerla ed il concetto manifestato che solo mercè cotale scambio di scrittura il contratto di trasporto si intende concluso.

2° Lo suffragono la natura speciale del trasporto ferroviario che costituisce per interesse pubblico in monopolio, la moltitudine dei trasporti che ogni giorno e per persone diverse, ed ignote

si imprendono e si eseguiscono dalle ferrovie, la varietà dei rapporti giuridici che da quelli derivano così tra le persone intervenienti ai contratti, come riguardo a coloro che pur rimanendovi estranei possono da essi promanare, la molteplicità e difficoltà estranei possono da essi promanare, ma molteplicità e difficoltà delle controversie alle quali essi possono dar luogo; considerazioni tutte le quali spiegano, e giustificano la necessità di uno scritto che consacri e fissi in modo assoluto ed ineccepibile i termini e le condizioni del contratto intervenuto.

3° Lo confortano lo insegnamento prevalente della dottrina e quello pressochè concorde della giurisprudenza, e costante di questa Corte.

Dimostrato e ritenuto che l'atto scritto ossia la nota di spedizione o lettera di porto, è una necessità contrattuale e che senza di esso il contratto non può esistere, ne consegue che la convenzione coi suoi patti e le modalità deve tutta in cotale atto contenersi e che tutto ciò che da esso non risulta non ha valore giuridico, deve essere considerato come inesistente e non può quindi essere altrimenti provato manco nei rapporti tra i contraenti e che nessuna prova all'infuori di quella come sopra imposta dalla legge è ammissibile. Tanto meno è ammissibile quella testimoniale di fronte al disposto dell'art. 131 del Cod. Civ. che la vieta contro ed in aggiunta al contenuto in atti iscritta, e quando la prova riguardi l'oggetto del contratto e tenda a dimostrare che queste era diverso da quello dichiarato.

Si è perciò che il succitato art. 92 detta specificatamente e dettagliatamente tutte le indicazioni che deve contenere la richiesta di spedizione ed a cura di prescrivere alla lettera *c* tutte quelle che meglio valgono ad individualizzare l'oggetto da trasportarsi ed il successivo art. 93 impone che le merci devono essere dichiarate esattamente escludendo in modo assoluto le denominazioni generiche.

L'esatta indicazione delle cose spedite riguarda uno degli elementi essenziali del contratto stesso ed è di somma e capitale importanza per il mittente, e per il destinatario perchè su di essa si radicano tutti i diritti e le obbligazioni rispettive che loro derivano dal trasporto.

In materia di trasporto ferroviario manco è ammissibile la

prova diretta a dimostrare l'errore sulla dichiarazione della merce che risulta dalla nota di spedizione e dalla lettere di porto perchè è il sistema di forma scritta che la legge speciale ha prescritto per cotale dichiarazione, e perchè la legge medesima esclude ogni possibile errore sulla qualità della merce e si è fatta cura di indicare quali errori sono ammessi e possono essere rettificati.

Invero giusta l'art. 92 sopra riferito tanto la richiesta di spedizione che la descrizione di spedizione e la dichiarazione della natura e qualità della merce è opera esclusiva del mittente e non è ammissibile che esso al riguardo possa errare e che esso possa impugnare ciò che è opera e fatto di lui solo.

L'art. 93 comma quarto dispone che lo speditore risponde della esattezza delle indicazioni contenute nelle richieste di spedizione e sopporta tutte le conseguenze che possono derivare da *dichiarazioni erronee* e poco precise o intelligibili.

Gli art. 3° prima parte 136 delle stesse disposizioni ammettono solo la rettifica degli errori incorsi nell'applicazione delle tariffe ed il reclamo per le erronee applicazioni di esse cose indica il titolo degli articoli stessi, e recita il loro contenuto.

Ne è possibile in contrario argomentare dalla frase qualunque errore usata dall'art. 3° perchè essa devesi sempre riferire alle tariffe che ivi sono contemplate e la stretta applicabilità è sancita.

L'art. 106 poi ultimo comma ammette bensì il riconoscimento della erronea discussione della qualità delle merci e pur sempre ai soli effetti della correzione dei prezzi di trasporto nella misura stabilita dalla tariffa ma solamente *nel caso di merci spedite senza imballaggio* e sempre che però le erronee dichiarazioni *possono essere accertate a prima vista e senza scopo di analisi chimica e di perizia.*

Ciò testualmente recita cotale articolo modificato dalla edizione 1° luglio 1916 delle tariffe e condizioni dei trasporti ferroviari autorizzata dal decreto luogotenenziale n. 1602 del 28 settembre 1915. Adunque solamente nel caso specifico ivi contemplato in cui è possibile il controllo manifesto e facile della merce, l'accertamento, e la constatazione *de visu* senza uopo di altra prova, è ammesso il riconoscimento della erronea dichiarazione della qualità della merce e la sua correzione. Il che ad evidenza esclude qualsiasi altro caso, tanto più quello in cui avvenuta la

consegna e lo svincolo della merce questa non si trova più sotto il diretto controllo e la constatazione possibile delle ferrovie. In quest'ultimo caso, che è appunto quello della fattispecie oggetto della contestazione in esame e della sentenza impugnata, il solo errore e la sola rettifica ammessi dalla legge speciale sono quelli dell'applicazione delle tariffe in base alla natura della merce quale risulta dichiarata nella lettera di porto.

Ed è perciò in cotali limiti che l'art. 136 dispone che il ritiro della spedizione non estingue il diritto di reclamare per erronee applicazioni di tariffe.

Ora di fronte a cotali disposizioni della legge speciale sui trasporti invano s'invoca in contrario il principio di diritto comune accolto in dottrina e giurisprudenza della ammissibilità della prova testimoniale contro l'atto scritto diretto ad accertare il vizio dell'errore di consenso; imperocchè *jus* comune per *speciem derogatur*. Nella fattispecie poi ad escludere l'ammissibilità della prova testimoniale concorre l'argomento che concretamente e opportunamente le Ferrovie deducono dalla disposizione aggiunta alla nomenclatura delle merci della succitata edizione sotto la voce metalli giusta la quale è anche ammessa in via di rimborso l'applicazione dei prezzi stabiliti dalla tariffa 115 pei rottami ai metalli usati che siano ridotti in pezzi successivamente al loro ritiro, ma all'uopo richiedesi la presentazione di documenti ufficiali validi quali sono in prima linea quello delle dogane attestanti l'avvenuto spezzamento, fatto cotesto il quale pure essendo indipendentemente dalla lettera di porto e dalle dichiarazioni, è tuttavia anche esso soggetto alla prova documentale.

E la ragione che anche nel contro ricorso si riconosce, è sempre quella della impossibilità del contratto da parte delle ferrovie, una volta che la merce è stata riconsegnata e ritirata.

PER QUESTI MOTIVI

cassa la denunziata sentenza del Tribunale di Varese 21-28 luglio 1919 e rimanda la causa per nuovo esame al Tribunale di Como il quale pronuncerà anche sulle spese di questo giudizio.

Errata-corrige.

Bollettino ufficiale n. 37, 1920.

L'ultima delle merci raggruppate sotto la lettera *L* dell'elenco allegato alla Circolare 47-1920, deve essere « Lolla » anzichè « Colla» come erroneamente è stato stampato.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . , L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XIII – N. 45 4 Novembre 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4050) 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 15 *ottobre* 1920, *n.* 1494, *contenente facilitazioni per i viaggi dei genitori, vedove e figli dei militari caduti in guerra che si recano a visitare le tombe dei loro congiunti* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e le condizioni valevoli per i trasporti sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visti gli articoli 39 e 62, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura, dell'industria e commercio, della guerra, della marina e delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere sulle linee ferroviarie da essa esercitate l'applicazione della tariffa differenziale *C* per i viaggi dei genitori, vedove e figli dei militari caduti in guerra che si recano a visitare le tombe dei loro congiunti.

La concessione è limitata ad un solo viaggio di andata e ritorno per ogni anno solare.

Art. 2.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato concreterà, d'accordo coi Ministeri della guerra, della marina e delle finanze,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 ottobre 1920, n. 255

le norme per l'applicazione della concessione e la data di inizio della sua attuazione.

Ordiniamo che il **presente decreto, munito** del **sigillo dello** Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti **del Regno d'Italia, mandando a chiunque** spetti **di osservarlo e** di **farlo osservare.**

Dato a S. Rossore, addì 15 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MICHELI — ALESSIO
MEDA — BONOMI — FACTA — SECHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

DECRETO MINISTERIALE 4 *giugno* 1920, *che vieta in alcune provincie il trasporto di salme di militari morti in guerra* (1).

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Veduto il decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1505, che dichiara la cessazione dello stato di guerra nelle provincie di Sondrio, Verona, Padova, Mantova, Brescia, Vicenza, Venezia, Udine e Treviso, mantenendo nei territori delle medesime il divieto di trasporto di salme di militari;

Sentito il parere con cui la Commissione nazionale per le

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 novembre 1919, n. 258.

onoranze ai caduti in guerra, tenute presenti la gravi difficoltà d'indole igienica e tecnica che si oppongono alla restituzione delle salme, opina che, pur aderendosi in via di massima al desiderio delle famiglie di riavere le salme con le modalità e condizioni che verranno stabilite a suo tempo dal legislatore, debba per ora mantenersi l'attuale divieto di trasporti, limitandolo peraltro ai territori che costituirono la zona di operazioni e alle salme dei militari morti entro sei mesi dalla data dell'armistizio;

DECRETA:

Art. 1.

Il divieto di trasporto di salme militari è revocato nelle provincie di Sondrio, Verona, Padova, Mantova, Brescia (ad eccezione del territorio dei comuni di Ponte di Legno, Mu, Sonico, Saviore e Cevo), Vicenza (ad eccezione del territorio a nord e ad est della linea di demarcazione costituita dai confini amministrativi settentrionali e orientali dei seguenti comuni:

Crespadoro, Valdagno, Novale, Monte di Malo, Malo, Isola Vicentina, Caldogno, Dueville, Montecchio Precalcino, Monticello Conte Otto, Bolzano Vicentino, Bressanvido, e Venezia (ad eccezione del territorio ad est della linea di demarcazione costituita dal confine amministrativo orientale dei comuni di Favaro Veneto e Murano).

Il divieto stesso è mantenuto nelle provincie di Belluno, Udine e Treviso, nonchè in tutto il territorio situato al di là dell'antico confine del Regno, ed è mantenuto del pari per le salme dei militari morti in guerra sulle fronti estere e nelle colonie.

Art. 2.

Le precedenti disposizioni non sono applicabili per il trasporto delle salme dei militari morti dopo il 4 maggio 1919.

Roma, 4 giugno 1920.

Il Ministro dell'Interno: NITTI.

Il Ministro della Guerra: RODINÒ.

Ordine di servizio N. 118.

Servizio di vigilanza con guardalinee.

Il servizio di vigilanza per quanto riguarda le visite alla linea può essere esercitato, o separatamente per ciascun tratto di guardia, a mezzo del guardiano che vi è assegnato o del cantoniere che lo surroga, oppure cumulativamente per più tratti, anche da stazione a stazione ed oltre, a mezzo di appositi agenti denominati *guardalinee*, di regola scelti fra guardiani e cantonieri.

I guardalinee, durante la visita, resteranno esonerati da tutte le altre mansioni ordinarie assegnate ai guardiani che non siano quelle inerenti alla visita stessa e quelle derivanti dalle vigenti disposizioni sulla circolazione dei treni e sui segnali. Però rimarrà loro obbligo di mettere da parte i pezzi metallici caduti dai treni od abbandonati lungo le linee, avvertendone il sorvegliante perchè li raccolga. Di regola, dopo la visita, e sopratutto quando il ritorno debba farsi in treno, dovrà evitarsi di affidare ai guardalinee la custodia di passaggi a livello, od il presenziamento in punti fissi, salvo che ciò possa avvenire ad opportuna distanza di tempo dal ritorno stesso.

Per il servizio di vigilanza con guardalinee, debbono essere osservate le seguenti disposizioni:

1. Il periodo delle visite sarà stabilito in relazione all'importanza, al numero dei treni, ed alle particolari condizioni del corpo stradale, di ciascuna linea o tronco.

2. Il servizio di visita dei guardalinee, verrà controllato mediante apposito modulo, sul quale sarà richiesta la firma dei dirigenti delle stazioni raggiunte od attraversate dai guardalinee.

3. I treni straordinari e supplementari verranno segnalati come è prescritto dai vigenti regolamenti, e così pure resteranno immutate le norme regolamentari circa l'emissione delle correntali nei casi prescritti, salvo però l'obbligo di inoltrarle unicamente a mezzo dei guardalinee.

4. L'orario di ogni guardalinee sarà stabilito dalla Divisione Lavori, d'accordo con quella Movimento e Traffico tenendo presente anche le probabili necessità che possono avere le stazioni di inviare correntali.

5. Solo in casi eccezionali, da giustificare di volta in volta, sarà ammessa la spedizione di correntali in ore e direzione diverse da quelle stabilite valendosi di un agente che non sia il guardalinee.

6. Nei casi, in cui è prescritto l'invio della correntale, ogni dirigente dovrà compilare anche tanti moduli M. 40 quanti sono i posti di guardia e di capi squadra, compresi fra la propria stazione e la successiva, ai quali detti moduli dovranno essere consegnati dai guardalinee ritirandone ricevuta.

7. Le stazioni nel decidere l'effettuazione di treni pei quali fosse richiesto l'invio della correntale, dovranno avere cura di scegliere quello straordinario la cui partenza avvenga a sufficiente distanza dall'invio della correntale perchè questa possa arrivare in tempo.

Quando la correntale venisse inviata nello stesso senso del treno, la stazione che la riceve darà telegraficamente ricevuta a quella dalla quale proviene.

Le Divisioni Lavori prenderanno accordi con quelle Movimento e Traffico sia per introdurre le disposizioni predette sulle linee o tratti di linea ove già fu, in via di esperimento, attuato il sistema di vigilanza con guardalinee, sia per estenderlo al più presto quanto è maggiormente possibile, compilando per ciascuna linea apposite circolari da distribuire al personale interessato, contenenti tutte le istruzioni particolareggiate necessarie.

Poichè il sistema è di massima conveniente solo quando si possa contemporaneamente ridurre il numero dei posti di guardia, le Divisioni Movimento e Traffico per facilitare quest'ultimo provvedimento dovranno, nel caso, studiare di ridurre, compatibilmente con le esigenze del pubblico, la velocità di orario dei treni onde permettere di lasciare aperti ed incustoditi i passagi a livello con sufficiente visuale.

Ordine di servizio N. 119.

Segnali annessi ai treni.

A datare dal giorno che sarà stabilito con circolare compartimentale, sulle linee del Compartimento di Firenze, su tutte quelle a scartamento normale della Sicilia, nonchè su quelle Savona-Ventimiglia e Bussoleno-Modane, verrà abolito il fanale centrale di coda ai treni, limitando così la segnalazione in coda ai due fanali laterali, analogamente a quanto venne già disposto in via di esperimento, per le linee Empoli-Chiusi e Pistoia-Bagni della Porretta.

Conseguentemente dal giorno suddetto, e fino a nuovo avviso, verranno estese alle linee sopraindicate le disposizioni di cui l'O. S. n. 68-1919 e verrà provveduto perchè sulle tabelle dei segnali esposte nelle stazioni, depositi e posti di guardia delle dette linee, le indicazioni dei segnali dei treni attualmente in vigore siano ricoperte con la nuova tabella.

Copia dell'O. S. n. 68-1919 coll'unita tabella dovrà essere annessa ad ogni esemplare del vigente Regolamento sui segnali in consegna al personale che fa servizio sulle linee anzidette.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 17, 32, 33, 37, 53, 55, 56, 57 *e* 58, *dei Compartimenti di Firenze, Torino, Genova e Palermo.*

Ordine di servizio N. 120.

Trasporti per conto delle società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato.

Con la legge 5 ottobre 1920, n. 1432, sono state estese alle cooperative ferroviarie per la costruzione di case popolari od econo-

miche, residenti in località non sedi di Direzioni dei compartimenti ferroviari, le disposizioni dell'art. 10 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2350.

In conseguenza il punto 1° del Regolamento pubblicato con l'ordine di servizio n. 82/1920, deve essere così modificato:

« 1. Ai trasporti a grande velocità od a piccola velocità ordinaria di materiali e mezzi d'opera destinati alla costruzione di case popolari od economiche per conto ed a spese di società cooperative, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato riconosciute dalla Direzione generale e specificate nell'annesso elenco (allegato *A*), è accordata per la percorrenza sulla rete dello Stato la riduzione del 50 % sui prezzi delle tariffe in vigore.

Tale riduzione si estende anche alle tasse minime, ma non al diritto fisso, nè alle soprattasse di transito o di trasbordo nè alle altre tasse accessorie. »

Si avverte poi che la « Cooperativa edilizia Cesare Battisti » di Trento viene ammessa, con decorrenza dal 31 ottobre 1920, a fruire della riduzione di cui il citato Regolamento, e quindi il nome della stessa deve essere aggiunto nell'elenco allegato *A* del Regolamento medesimo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 60.

Trasporti in conto corrente del Commissariato generale per gli approvvigionamenti e consumi.

(Vedi ordine di servizio n. 81-1918).

I trasporti di PASTA ALIMENTARE eseguiti da *Molini* o *Pastifici* a chiunque diretti, presentati con gli speciali documenti muniti dell'apposito timbro del Commissariato generale per gli approvvigionamenti e consumi, prescritti dall'Ordine di servizio n. 81-1918, *non* dovranno, d'ora innanzi, essere accettati ed inoltrati in conto

corrente del Commissariato stesso, ma saranno da considerarsi trasporti ordinari con pagamento delle relative tasse in partenza od in arrivo.

Le spedizioni composte di detta merce sono da accettarsi in conto corrente del ripetuto Commissariato esclusivamente quando sullo speciale documento di trasporto figurano come mittenti le *Commissioni requisizioni cereali, gli Uffici Grano o i Centri Sbarchi*.

Si raccomanda la rigorosa osservanza delle suindicate disposizioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

(VERDE).

Ordine di servizio N. 8ᵛ

Biglietti per viaggi gratuiti a favore delle famiglie degli onorevoli senatori e deputati.

Per il 2° anno della XXV Legislatura (16 novembre 1920-15 novembre 1921) verranno emessi biglietti serie *B°* e buoni bagaglio di nuovo modello, da tenersi validi con i treni in partenza dopo la mezzanotte del 15 novembre 1920, e che avranno la loro scadenza alla mezzanotte del 15 novembre 1921, o, nel caso di nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei Collegi elettorali.

I nuovi biglietti serie *B°* e buoni bagaglio sono stampati in inchiostro rosso e si distinguono da quelli del 1° anno della XXV Legislatura per un bordo celeste intorno al biglietto e perchè portano stampata una stella celeste tanto sul biglietto quanto sullo scontrino di controllo e l'indicazione, sul fondo, dell'anno 2° della XXV Legislatura.

Per quanto riguarda la compilazione, validità e utilizzazione dei biglietti di che trattasi, nonchè le norme da seguire nei casi di irregolarità od abusi, si confermano le disposizioni contenute nell'Ordine di servizio n. 19ᵛ del 14 ottobre 1915 (*Bollettino ufficiale*, n. 41).

Si rammenta in modo speciale che la validità dei biglietti serie *B°* e dei relativi buoni bagaglio emessi per il 1° anno della XXV Legislatura scade alla mezzanotte del 15 del corrente mese. Però il viaggiatore che, munito di biglietto serie *B°*, si trovi in viaggio dopo la mezzanotte del 15 andante o lo inizi non oltre detta ora, ha il diritto di utilizzare il biglietto stesso fino alla stazione per la quale venne vidimato o per quella ove eventualmente il viaggiatore intenda di effettuare una fermata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22 *ed al personale delle gestioni.*

Il direttore generale
C. CROVA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . , L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIII - N. 46

11 NOVEMBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(4155) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 29 *ottobre* 1920, *n.* 1523 *recante aumenti nelle tariffe ferroviarie* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto il R. decreto 8 aprile 1920, n. 410;

Visto l'ultimo capoverso dell'art. 62 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Viste le disposizioni sulle competenze accessorie annesse al regolamento del personale ferroviario approvato col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393; modificato col decreto Luogotenenziale 11 agosto 1919, n. 913;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura e della industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le percentuali di aumento sulle tariffe delle ferrovie dello Stato, risultanti dall'applicazione del R. decreto 8 aprile 1920, n. 410, sono elevate:

a) dal 160 al 220 per la 1ª classe;
dal 140 al 200 per la 2ª classe;
dal 100 al 160 per la 3ª classe;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 novembre 1920, n. 267.

per i primi 500 chilometri di percorso dei biglietti di corsa semplice o di doppia corsa e dei biglietti settimanali e festivi di cui la tariffa interna *D* della Sicilia;

b) dal 170 al 230 per la 1ª classe;
dal 150 al 210 per la 2ª classe;
dal 120 al 180 per la 3ª classe
per i biglietti di abbonamento;

c) dal 180 al 300 per tutti i trasporti di cui al capo III delle tariffe e condizioni (bagagli, cani, ecc.) e per tutti i trasporti a grande velocità accelerata e piccola velocità ordinaria compresi i trasporti militari), salvo le merci di cui al punto seguente, nonchè per i diritti accessori di qualsivoglia genere;

d) dal 100 al 200 per i trasporti di acqua dolce comune; agli; agrumi; avena; bestiame minuto macellato; burro; castagne; cipolle; combustibili di cui la serie *B* della tariffa speciale n. 122, p. v.; conserva di pomodoro; frutta fresche e secche (esclusa l'uva); giornali; latte; legumi freschi e secchi; ortaglie fresche; orzo comune e perlato; paste da vermicellaio; patate; pesci freschi, secchi, affumicati, o comunque preparati; riso e risone; uova di pollame.

Art. 2.

L'aumento complessivo risultante del punto *d*) dell'articolo precedente si applica anche ai trasporti di grano, granoturco e loro farine (compresi i semolini).

E' abrogata la riduzione del 50 per cento sul prezzo di trasporto dei cereali, di cui al decreto Luogotenenziale 28 giugno 1917, n. 1149, e l'art. 4 del decreto Luogotenenziale 26 novembre 1917, n. 1920.

Art. 3.

Sono raddoppiati i seguenti diritti fissi stabiliti dalle tariffe e condizioni pei trasporti eseguiti sulle ferrovie dello Stato:

di L. 0,50 di cui l'art. 29;
di L. 0,30 e 0,50 di cui l'art. 51;

di L. 0,25 di cui l'art. 96;
di L. 1 di cui l'art. 109 *h*);
di L. 1 di cui l'allegato n. 6 per i soli biglietti di abbonamento ordinari;
di L. 1 e 1,60 di cui l'art. 2 della tariffa locale n. 8.

Art. 4.

I prezzi dei biglietti risultanti dall'applicazione del presente decreto sono aumentati delle quote di cui al R. decreto 7 settembre 1920, n. 1299, le quali rimangono invariate, per i viaggi ivi contemplati.

Art. 5.

Anche per gli aumenti risultanti dal presente decreto resta fermo il disposto dell'art. 12 del R. decreto 9 ottobre 1919 ,n . 2159.

Art. 6.

Dal 16 novembre 1920 i prezzi di cui l'art. 197 delle disposizioni sulle competenze accessorie annesse al regolamento del personale ferroviario approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, modificato col decreto Luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 913, si liquidano sull'importo delle soprattasse risultanti dall'applicazione delle tariffe edizione 1° luglio 1916, con l'aumento del 100 per cento.

Art. 7.

Dal 16 novembre 1920 i colli presentati per la spedizione a bagaglio e i colli di merci presentati per il trasporto in dettaglio tanto a grande quanto a piccola velocità dovranno portare in modo chiaro e preciso il nome e l'indirizzo del destinatario, oltre l'indicazione della stazione cui sono diretti.

Per i trasporti a carro completo a grande velocità, a piccola velocità i mittenti sono tenuti a presentare, insieme al documento di trasporto, due etichette conformi al modello che verrà stabilito dalle ferrovie dello Stato con le indicazioni suddette.

Le etichette saranno applicate una per parte di ciascun carro a cura dell'Amministrazione ferroviaria speditrice.

Art. 8.

I provvedimenti di cui agli articoli 1, 2 e 3 del presente decreto avranno vigore dal 16 novembre 1920 per i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano e dalle date che saranno fissate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per i trasporti in servizio ferroviario-marittimo e per quelli in servizio cumulativo internazionale.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 29 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MICHELI — ALESSIO — MEDA.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

COMUNICATI

Avviso di esame di concorso a posti di capo squadra operai nel ruolo del personale tecnico e operaio delle officine veicoli fra operai falegnami, aggiustatori e montatori veicoli (Art. (112 R. P.).

E' aperto un concorso per promozione a:

N. 20 posti di Capo squadra operai falegnami;

N. 30 posti di Capo squadra operai aggiustatori e montatori veicoli.

Il concorso avrà luogo in base all'art. 112 del Regolamento del personale, con le norme approvate dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920.

Al concorso potranno prendere parte gli operai di 1ª categoria dei mestieri suindicati che abbiano compiuto, alla data del presente avviso, non meno di due anni di servizio nelle Officine veicoli e nei mestieri predetti.

Potranno pure esservi ammessi gli operai di 2ª categoria dei mestieri suindicati pei quali sia in corso di approvazione, o di presentazione, la proposta di promozione ad operaio di 1ª categoria con decorrenza 1º gennaio 1920.

Ai posti di capo squadra falegnami potranno concorrere gli operai modellisti e falegnami tenendo conto, per questi ultimi, agli effetti dell'anzianità di cui sopa, anche del servizio eventualmente prestato nelle mansioni di guidamacchine a legno.

A termini dell'art. 129 R. P. i vincitori del concorso devono compiere prima della promozione, a misura che si rendano vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori.

Gli operai che si trovino nelle condizioni volute e che intendano partecipare al concorso dovranno presentare apposita domanda non più tardi del 31 dicembre 1920.

Ai concorrenti ammessi al concorso verrà notificato a mezzo dei Capi delle Officine, dove o quando avranno luogo i relativi esami.

Avviso di esame di concorso a posti di capo squadra operai non elettricisti nel ruolo del personale tecnico ed operaio delle officine locomotive fra operai calderai, fucinatori e fonditori (Art. 110 R. P.).

E' aperto un concorso per promozione a:

N. 25 posti di Capo squadra operai calderai;
N. 10 posti di Capo squadra operai fucinatori;
N. 3 posti di Capo squadra operai fonditori:

Il concorso avrà luogo in base all'art. 110 del Regolamento del personale, con le norme approvate dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920.

Al concorso potranno prendere parte gli operai di 1ª categoria dei mestieri suindicati che abbiano compiuto, alla data del presente avviso, non meno di due anni di servizio nelle Officine locomotive e nei mestieri predetti.

Potranno pure esservi ammessi gli operai di 2ª categoria dei mestieri suindicati pei quali sia in corso di approvazione, o di presentazione, la proposta di promozione ad operaio di 1ª categoria con decorrenza dal 1° gennaio 1920.

A termini dell'art. 129 R. P. i vincitori del concorso devono compiere prima della promozione, a misura che si rendano vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori.

Gli operai che si trovino nelle condizioni volute e che intendano partecipare al concorso dovranno presentare apposita domanda non più tardi del 31 dicembre 1920.

Ai concorrenti ammessi al concorso verrà notificato a mezzo dei Capi delle Officine, dove o quando avranno luogo i relativi esami.

In ottemperanza alla disposizione dell'articolo 6 del regolamento interno di procedura della Commissione reale pei ricorsi sui ruoli, si pubblicano, riuniti per identità di materia ed in sunto, i ricorsi presentati alla Commissione stessa dai sottoindicati agenti.

Gli interessati che dall'eventuale accoglimento dei ricorsi in parola, si ritenessero comunque lesi, potranno far pervenire le loro osservazioni alla Commissione reale entro 30 giorni dalla data del presente Bollettino.

ASTI Pietro - Controllore principale. — M. T., vol. II, pagina 14, n. 141.

« Basandosi sulle mansioni tecniche da lui disimpegnate chiede di essere inscitto nel ruolo dei segretari tecnici principali, qualora non potesse accogliersi la domanda di essere compreso nei ruoli del personale esecutivo ».

VILLANOVA Guglielmo - Commesso di 1ª classe. — Pers. esec., vol. III, pag. 4, n. 78.

« Tenendo conto della promozione ad applicato da lui ottenuta con decorrenza 1-3-918 chiede di essere inscritto nell'elenco transitorio dei sottocapi ».

GATTOLA Alfredo - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 22-10-917. — Pers. esec., vol. II, pag. 73, n. 3629.

COCCIA Nicola - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 20-12-916. — Pers. esec., vol. II, pag. 56, n. 3239.

ASCENSO Carlo - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 11-11-916. — Pers. esec., vol. II, pag. 72, n. 3574.

POZZANA Giuseppe - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 14-11-915. — Pers. esec., vol. II, pag. 46, n. 2145.

PORCARI Ettore - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 23-2-918. — Pers. esec., vol. II, pag. 77, n. 3854.

SCARPARI Ugo - A. applicato. Data di distacco agli uffici: 18-3-917. — Pers. esec., vol. II, pag. 126, n. 174.

FAGHERAZZI Francesco - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 11-5-15. — Pers. esec., vol. II, pag. 72, n. 3613.

BOZZI Ermanno - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 4-7-917. — Pers. esec., vol. II, pag. 55, n. 2640.

PAVESE Oreste - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 17-5-918. — Pers. esec., vol. II, pag. 86, n. 328.

ZORZOLI Enrico - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 4-5-916. — Pers. esec., vol. II, pag. 97, n. 886.

BIANCO Pericle - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 1-6-915. — Pers. esec., vol. II, pag. 55, n. 2639.

MANDINO Arturo - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 3-3-917. — Pers. esec., vol. II, pag. 38, n. 1730.

CERESOLE Furio - Applicato. Data di distacco agli uffici: 20-5-918. — Pers. esec., vol. II, pag. 116, n. 830.

CARDILLO Vincenzo - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 3-3-916. — Pers. esec., vol. II, pag. 8, n. 57.

MAGGI Alberto - Applicato. Data di distacco agli uffici: 16-3-915. — Pers. esec., vol. II, pag. 108, n. 395.

PADERNI Alfredo - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 8-3-918. — Pers. esec., vol. II, pag. 86, n. 300.

ACCARDI Gioacchino - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 8-3-916. — Pers. esec., vol. II, pag. 87, n. 341.

BANDANZA Antonio - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 15-3-918. — Pers. esec., vol. II, pag. 90, n. 542.

LIPARI Francesco - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 6-8-917. — Pers. esec., vol. II, pag. 24, n. 954.

CANEPA Vittorino - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 12-2-917. — Pers. esec., vol. II, pag. 73, n. 3645.

BRESCHI rag. Piergentile - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 31-8-917. — Pers. esec., vol. II, pag. 25, n. 1013.

RAVERA Virginio - Applicato. Data di distacco agli uffici: 12-12-917. — Pers. esec., vol. II, pag. 107, n. 369.

LUCCIANTI Luigi - Applicato. Data di distacco agli uffici: 25-7-915. — Pers. esec., vol. II, pag. 105, n. 261.

FINUCCI Vittorio - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 5-3-918. — Pers. esec., vol. II, pag. 82, n. 101.

CIULLINI Gino - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 30-10-914. — Pers. esec., vol. II, pag. 33, n. 1445.

VANNUCCI Baldo - Applicato. Data di distacco agli uffici: 28-10-914. — Pers. esec., vol. II, pag. 114, n. 751.

GUIZZETTI Benedetto - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 21-10-917. — Pers. esec., vol. II, pag. 15, n. 453.

LAVAGNINI Spartaco - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 19-10-917. — Pers. esec., vol. II, pag. 17, n. 576.

RADICCHI Fernando - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 13-5-918. — Pers. esec., vol. II, pag. 42, n. 1929.

PUTORTI Paolo - Applicato. Data di distacco agli uffici: 18-6-915. — Pers. esec., vol. II, pag. 107, n. 351.

CASTELLANI Guido - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 1-11-917. — Pers. esec., vol. II, pag. 94, n. 747.

D'AGNI Francesco - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 15-9-917. — Pers. esec., vol. II, pag. 51, n. 2468.

SANTORO Antonino - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 8-11-916. — Pers. esec., vol. II, pag. 24, n. 951.

PALMERELLI Francesco - Sottocapo. Data di distacco agli uffici: 2-8-916. — Pers. esec., vol. II, pag. 35, n. 1549.

« In separati ricorsi i suddetti agenti distaccati a prestar servizio presso gli uffici dalla data a fianco di ognuno segnata,

chiedono di essere inscritti nel ruolo del personale di Movimento e Traffico vol. II, in base alle mansioni che disimpegnano da vario tempo anteriormente all'1-6-918 ».

ZUCCA geom. Amalio - Assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 51, n. 99.

CECCHERINI geom. Nello - Assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 56, n. —.

VERARDI geom. Arturo - Assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 54, n. 228.

RENIS Cesario - Segretario principale. — Ruolo amm.vo, vol. V, pag. 18, n. 230.

BRUNETTO Emilio - Segretario di 1ª classe. — Ruolo amm.vo, vol. V, pag. 54, n. 1234.

GAY geom. Carlo - Assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 56, n. —.

PASQUI Adolfo - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 37, n. 10.

BILELLO geom. Francesco - Applicato. — Ruolo amm.vo, vol. 5, pag. 128, n. 1970.

FABBRI ing. Mariano - Segretario di 2ª classe. — Ruolo amm.vo, vol. V, pag. 102, n. 783.

OLIVARI Giovanni - Applicato. — Ruolo amm.vo, vol. V, pag. 133, n. 2154.

LIISTRO Antonino - Assistente tecnico di 1ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 53, n. 216.

D'ELIA Francesco - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 35, numero 15.

TROVATO Bartolomeo - Assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 53, n. 198.

INSEGNA geom. Domenico - Assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 54, n. —.

FERRONI geom. Gino - Assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 54, n. —.

MENCHI geom. Igino - Assistente tecnico di 1ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 56, n. —.

BENZONI Antonio - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 38, numero 168.

GIANNICI Ubaldo - Disegnatore principale. — L. C., vol. IV, pag. 29, n. 38.

BOETTI Cesare - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 41, n. —.

IARUSSI Giuseppe - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 36, numero 52.

CARUGNO Nicasio - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 39, numero 197.

FRANCIA Guido - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 35, n. 27.

BUGATTI Amilcare - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 37, numero 97.

RICCI Duilio - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 38, n. 149.

BIANCHI Lino - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 36, n. 57.

IVIGLIA geom. Guido - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 35, numero 40.

DI BITETTO Luciano - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 37, numero 100.

SERAFINO Luigi - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 37, n. 134.

PADALINO Saverio - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 38, numero 141.

BREDA Giovanni - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 38, numero 174.

OCCHIONERO Vincenzo - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 38, numero 169.

PASQUA Francesco - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 35, numero 5.

TUCCI Arturo - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 38, n. 144.

CIANCIOTTA Vito - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 41, n. —.

DE VITIS Tito - Disegnatore. — L. C., vol. IV, pag. 35, n. 39.

In distinti ricorsi i suddetti agenti muovono lagnanza per non essere stati compresi nel ruolo dei segretari tecnici, asserendo di averne diritto in base alle mansioni che da tempo anteriore al 1-6-918 sono stati chiamati a disimpegnare ».

Ordine di servizio N. 121.

Abbonamenti al " Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato "

(Vedi ordine di servizio n. 193-1915).

L'Ordine di servizio n. 193-1915 con cui fu sospesa l'accettazione degli abbonamenti di privati al *Bollettino ufficiale* delle ferrovie dello Stato e vietata la vendita di numeri separati del Bollettino stesso, è abrogato.

Conseguentemente, le casse compartimentali e le stazioni sono autorizzate a ricevere somme da privati per detti abbonamenti.

L'importo degli abbonamenti annui al Bollettino è fissato, a decorrere dal 1° gennaio 1921, in lire 6 per gli impiegati delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari e in lire 12 pei privati, per le Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ed altri enti pubblici o privati.

Il prezzo di ciascun esemplare separato è stabilito in lire 0,50.

Circolare N. 61.

Circolazione carri di proprietà privata.

La Ditta Dr. Mario Vivalda di Torino, che ha inscritto nel nostro parco veicoli il carro-serbatoio Mv 917.501 con residenza a Torino Dora, ha trasferita la propria sede in Via Vanchiglia, n. 2 bis.

Conseguentemente dovrà essere modificata l'intestazione della Ditta stessa a pagina 74-*bis* dell' « Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. » - Edizione 1914.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 62.

Vestiario uniforme.

Giungono al Servizio Approvvigionamenti persistenti reclami per il ritardo frapposto nella fornitura del vestiario uniforme, reclami che in questi ultimi tempi, e specialmente per il vestiario invernale e per gli indumenti impermeabili sono divenuti vieppiù frequenti e pressanti.

Il personale, evidentemente preoccupato di approfittare, in questo periodo di disagio economico, di tutti i vantaggi offerti dal Regolamento sulla Massa Vestiario, ha ormai adottato il sistema di richiedere, contrariamente a quanto accadeva in passato, appena scaduti i termini regolamentari, e anche prima della loro scadenza, tutti gli abiti sia d'obbligo che facoltativi, cosicchè malgrado la durata degli indumenti sia stata raddoppiata fin dal 1° gennaio 1918, il consumo delle stoffe anzichè ridursi, come teori-

camente avrebbe dovuto, al 50 % degli anni precedenti, è aumentato del 70 % e cioè è effettivamente più che triplicato.

Infatti, da un semplice esame di confronto di questi consumi fra i due periodi: gennaio 1915-agosto 1916 e gennaio 1919-agosto 1920, esame che per brevità si è circoscritto in particolare alle stoffe per vestiario invernale, si rileva quanto è esposto nel seguente specchietto:

Qualità della stoffa	Consumo durante il periodo			
	Genn. 1915-Sett. 1916		Genn. 1919-Sett. 1920	
	metri	durata normale	metri	durata normale
Panno marengo per cappotti	21.895	2-3 anni	33.544	4-6 anni
Stoffa nera pesante per soprabiti	907		7.022	
» impermeabile per cappotti	1.439	2 »	4.175	4 »
» per soprabili	349	3 »	1.231	6 »
» grigia pesante per abiti	33.894	1 »	38.264	2 »
» nera pesante » »	4.551	1 »	9.346	2 »
» turchina pesante »	11.320	1 »	31.073	2 »
» Flanella pesante per fodere	12.733	1 »	21.401	2 »
Totali	87.088		146.056	
Abiti di incerato e succedanei	N. 3.694		N. 7.050	

Si è verificato val quanto dire questo fatto, che mentre nel primo periodo, quando gli abiti in genere dovevano durare un anno, e i cappotti due o tre, il consumo delle stoffe in blocco fu di ml. 87.088, nel secondo periodo, dopo che la durata normale del vestiario era stata raddoppiata, il consumo salì a ml. 146.056.

Questo rilevantissimo e affatto imprevedibile aumento nel consumo, avvenuto subito dopo la guerra, in un periodo in cui gli approvvigionamenti delle stoffe incontravano e incontrano ostacoli talvolta insormontabili ha messo il Servizio Approvvigionamenti nella assoluta impossibilità di far fronte in tempo utile alla enormezza delle richieste, malgrado abbia ricorso a tutti i possibili espedienti, richiedendo anche all'occorrenza l'intervento coercitivo del Governo, quando i produttori declinavano di assumere le nostre forniture, allegando scarsità di materie prime già assorbite da altri impegni per lo Stato.

Le stesse e anche maggiori difficoltà si sono dovute affrontare per la confezione del vestiario per il fatto che i sarti sono costretti a disimpegnare, entro termini di tempo assai ristretti, un

compito assai superiore alle loro previsioni e alla potenzialità delle loro maestranze, la cui produzione è altresì diminuita.

E tuttociò a prescindere dall'onere finanziario dovuto all'enorme rincaro dei tessuti, onere che è di gran lunga inadeguato ai prezzi di tariffa stabiliti per l'addebito del vestiario al personale.

Basti accennare, ed è bene che il personale lo sappia, che la gestione vestiario alla chiusura dello scorso esercizio presentava una passività di L. 5.000.000 circa.

Mentre pertanto il Servizio Approvvigionamenti nulla trascura perchè la confezione e la somministrazione del vestiario proceda colla massima possibile sollecitudine, si prega di richiamare il personale ad un equo apprezzamento delle circostanze sovra esposte, facendogli ben comprendere che, per soddisfare le richieste del personale, l'amministrazione fa già tutto ciò che è materialmente possibile.

Sarà necessario altresì che si richiami su questo argomento, l'attenzione degli Uffici competenti, affinchè accertino in modo rigoroso che nessun agente richieda un effetto di vestiario che non gli spetta, ovvero prima che sia trascorso il periodo stabilito per la sua sostituzione.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Lodo arbitrale - Azione di nullità - Eccesso di potere - Contraddittoria e mancata motivazione - Incensurabilità del merito.

La violazione dell'art. 20 del Codice di procedura civile non importa nullità del lodo perchè non compresa nei motivi di nullità elencati nel successivo art. 32 e perchè presuppone un esame del merito della controversia, vietato in sede di nullità, nella quale va esaminata solo la regolarità formale del lodo, non la sostanziale fondatezza e l'intrinseca giustizia delle decisioni ivi contenute.

L'errore di diritto, la falsa applicazione della legge e del contratto può formare oggetto di gravame d'appello o di cassazione se non si sia rinunciato dalle parti a tali rimedi, ma non di censura per eccesso di mandato o per le altre cause di nullità dal citato art. 32 previste.

Per determinare la misura dei compensi dovuti alla Impresa non occorre che il lodo precisi in minuti calcoli aritmetici la via per la quale a quella misura gli arbitri sono giunti. Basta che essi indichino i risultati ottenuti per soddisfare al precetto della motivazione. La contraddizione nei considerando del lodo non è prevista dalla legge quale motivo di nullità perchè l'art. 32 proc. civile contempla solo il caso di disposizioni contraddittorie, contenute nel dispositivo della sentenza e che perciò ne rendano impossibile l'esecuzione analogamente a quanto si verifica nell'ipotesi prevista dall'art. 517 stesso codice a proposito del ricorso per Cassazione avverso la sentenza resa in grado di appello.

TRIBUNALE DI ROMA (Iª sezione). — Sentenza 15-26 luglio 1920 (est. Rocco) - Impresa Spadari-Ferrovie dello Stato.

Omissis.

1. Che l'Impresa Spadari non ha più insistito nelle comparse e note, sul primo motivo di nullità dedotto nell'atto di citazione pur non rinunziandovi espressamente. Occorre, quindi, che il Collegio si fermi per un istante, non fosse altro per rilevare che non esiste contraddizione nel dispositivo del lodo solo perchè, mentre le domande della Ditta Spadari venivano in gran parte respinte, si riconosceva nello stesso tempo una maggiore soccombenza nella Amministrazione, condannandola a tre quarti delle spese.

Anzitutto non è vero tale assunto perchè nel dispositivo della sentenza arbitrale è detto « dichiara compensate fra le parti le spese direttamente sostenute per le rispettive difese » e così la massima parte delle spese giudiziali occorse nel giudizio arbitrale.

Solo le spese anticipate al Collegio arbitrale e le somme dovute per onorari agli arbitri furono poste per tre parti a carico delle Ferrovie e per un quarto a carico della Ditta costruttrice e tale disposizione è logica e niente affatto contraddicente gli altri capi del dispositivo stesso se si consideri che, anche riconoscendosi in minima parte il buon diritto della Ditta istante, magari per una sola delle sue pretese, veniva con ciò stesso riconosciuta la maggior colpa della Amministrazione per non avere ammessa in sede di collaudo quella parte delle avversarie pretese della quale il lodo ha ammesso il legittimo fondamento. Del resto, per poter rilevare le dedotte contraddizioni, occorrerebbe un esame del merito della controversia, cosa del tutto vietata in questa sede.

2. Che nemmeno il secondo motivo dedotto dallo istante resiste alla critica più fugace. Afferma la Ditta che gli arbitri caddero nel vizio dell'eccesso di potere per non aver deciso secondo le regole di diritto, ma quali amichevoli compositori, violando l'art. 48 del cod. proc. civ. specialmente nella risoluzione dei quesiti 13°, 3°, 4° e 5°.

Ora, a prescindere dalla considerazione che, per una giurisprudenza autorevole e quasi costante, la violazione dell'art. 20 non importa nullità del lodo perchè non compresa nei motivi di nullità elencati nel successivo art. 32 cod. proc. civ., basta osservare, per mettere in rilievo la infondatezza del motivo dedotto, che, per decidere sullo stesso, occorre un esame del merito della

controversia, vietato in sede di nullità, nella quale sede va esaminata solo la regolarità formale del lodo, non la sostanziale fondatezza e l'intrinseca giustizia delle decisioni contenute nel lodo stesso. Ed invero quando non risulta dalla stessa sentenza arbitrale, sia per esplicita dichiarazione contenutavi, sia dal complesso delle argomentazioni adottate, che gli arbitri ebbero il deliberato proposito di mettere da un canto le regole di diritto per assumere la veste di amichevoli compositori sconfinando dai limiti del compromesso; quando per accertare la dedotta violazione occorre una indagine non *oggettiva* del rapporto giuridico stabilito fra le parti e gli arbitri mediante il compromesso, ma *soggettiva* in quanto riflette i motivi della decisione, è evidente che il giudizio al riguardo presuppone un riesame di merito assolutamente incompatibile con la speciale forma di impugnativa consentita dal citato art. 32 del cod. di proc. civ.

Del resto, anche a voler seguire *ad abundantiam*, le argomentazioni della Ditta attrice per ciò che riguarda il quesito 13°, è chiaro che esse tendano a provare una violazione ed una errata applicazione della legge e del contratto in quanto l'una e l'altro sarebbero stati malamente applicati al caso decisivo. Infatti, se davvero gli arbitri violarono l'art. 38 comma 4° del Capitolato generale amministrativo e l'art. 94 del Regolamento per l'aggiudicazione e la gestione delle opere (in virtù delle quali norme contrattuali i collaudatori non avrebbero potuto disporre la trattenuta di 50 mila lire per lavori malamente eseguiti) e violarono gli articoli suddetti non disponendo la restituzione dell'intera ritenuta salvo all'Amministrazione il diritto di conseguire altrimenti il rimborso delle spese occorse per la riparazione, è chiaro, come la stessa Ditta esplicitamente afferma, che con tale procedimento gli arbitri *disconobbero anzichè applicare la legge*. Ora, *offendere* le regole di diritto, vale *violarle o applicarle male;* è quindi un *errore di diritto* del quale lo istante si duole, ma l'errore di diritto, la falsa applicazione della legge e del contratto può formare obbietto di censura e di gravame nella sede competente, se non si sia rinunziato, come nella specie, ai relativi rimedi ordinari e straordinari, ma non in sede di nullità per eccesso di mandato e per le altre cause indicate nel ripetuto art. 32 proc. civ.

Nella specie il Collegio arbitrale a proposito della trattenuta di lire 50 mila disposta dai collaudatori per i lavori di riparazione della cunetta, ecc., ha ritenuto che « dalla irritualità della procedura seguita dai collaudatori non discende che l'impresa si « possa ritenere prosciolta dalla sua obbligazione di sopportare « le spese delle riparazioni ».

Ha fatto, quindi, un ragionamento, sia pure errato ma *strettamente giuridico*, per negare la restituzione integrale delle 50 mila lire chieste dalla Ditta Spadari e, quindi, si è mantenuto nei limiti del compromesso, senza affatto decidere, come lo istante assume, in qualità di amichevole compositore.

Quanto all'eccesso di potere in cui gli arbitri sarebbero caduti nella decisione dei quesiti 3°, 4° e 5° giudicando *de bono et aequo* nel liquidare le somme dovute all'Impresa, la critica riguarda piuttosto la *violazione del precetto sovrano della motivazione*, come l'attrice stessa riconosce nella comparsa riassuntiva. Qui cade acconcio soltanto rilevare che l'eccesso di potere o meglio la violazione del compromesso per aver trascurato di decidere secondo le regole di diritto, non può desumersi da poche frasi staccate, quali sono quelle indicate dalla Ditta nella citata comparsa conclusionale, ma dovrebbe, se mai, risultare in modo chiaro e preciso del complesso dei motivi addotti dagli arbitri a sostegno della decisione dei singoli quesiti.

3. Che in ordine alla dedotta violazione dell'art. 21, n. 3, per mancata motivazione sui quesiti 3°, 4° e 5°, è opportuno rilevare anzitutto che la motivazione non deve essere analitica ed eccessivamente prolissa e che, per determinare la misura dei compensi dovuti all'Impresa, non occorreva che il lodo precisasse in minuti calcoli aritmetici la via per la quale a quella misura era giunto. Ad ogni modo, poichè, come innanzi si è detto, non può il Tribunale, in questa sede fare altro che un esame esteriore e formale del lodo ed accertare soltanto la esistenza o meno della motivazione senza sindacarne l'esattezza e, quindi, *senza ripetere i calcoli fatti dagli arbitri per giungere* alla determinazione delle somme dovute all'Impresa, qui basta rilevare che la motivazione nel caso in esame vi è stata ed anche chiara ed esauriente.

Non è vero, infatti, che, per ciò che riguarda il quesito 3° il lodo abbia fatto la valutazione degli scavi col mezzo delle mine

« tenendo conto soltanto delle speciali condizioni del lavoro e « della roccia », senza alcuna determinazione del *valore* dei singoli elementi concorrenti nella determinazione della somma totale. Gli arbitri, invece, stabilirono in metri cubi la *quantità* degli scavi di fondazione pei quali il sopraprezzo era dovuto; precisarono la *qualità* di essi (profondità e natura della roccia); esclusero la pretesa dell'Amministrazione che voleva attribuire alla parola *intagli*, usata al n. 82 dell'elenco dei prezzi, il significato lato di scavo in genere per fondazione in roccia da mine; negarono che a detti scavi potesse attribuirsi il compenso del n. 83 di tariffa, e assegnarono all'Impresa un compenso speciale *tenuto conto delle speciali e disagiate condizioni in cui il lavoro venne eseguito e della qualità della roccia* nella misura di lire 2,50 per ogni metro cubo oltre al compenso liquidato.

Ciò posto, a prescindere dal fatto, di per sè stesso assai strano, che l'Impresa si lagni di una motivazione dalla quale essa soltanto ha tratto vantaggio, perchè a lei furono liquidate L. 23.742,05 per maggori compensi di metri cubi 9496,92 di scavo di roccia, quali altri motivi doveva il lodo contenere per giustificare il maggiore compenso di L. 2,50 al metro cubo?

E quando avesse determinato le ore in più di lavoro occorso per lo scavo in roccia di ogni metro cubo, e i grammi di gelatina esplosiva impiegata, avrebbe forse evitato di esprimere un giudizio discrezionale dovuto ai tecnici facienti parte del Collegio? In altri termini, determinata, *secondo il compito dell'ufficio dirigente*, la quantità in metri cubi degli scavi ai quali si ritenne applicabile il sopraprezzo, non può criticarsi il lodo di aver fatto uso di un potere discrezionale, vietato dal compromesso, col determinare in lire 2,50 e metro cubo il maggior compenso dovuto. *quando lo stesso potere discrezionale non si sarebbe potuto in nessun modo evitare nella determinazione dei singoli elementi* (maggior durata del lavoro e maggior consumo di esplosivi) *che sono concorsi a formare la cifra unitaria di lire* 2,50 *a metro cubo*. Tutto ciò è di così intuitiva evidenza che non richiede davvero ulteriore dimostrazione. Tanto vale il dire, come ha fatto il lodo impugnato, che per ogni metro cubo si sono spese lire 2,50 in più del compenso pagato, quanto il sostenere che sono occorse due

ore di lavoro in più, pagate, poniamo a lire 1 all'ora e cent. 50 di gelatina in aumento della quantità normale.

In entrambi i casi il giudizio promana dalla competenza *tecnica*, più che *giuridica* degli arbitri al cui giudizio, appunto perchè tecnico, le parti per contratto dovrebbero stare. In alcune specie d'indennizzo l'uso nel giudice (anche ordinario) di un certo potere discrezionale è inevitabile se non si vuole che la determinazione del compenso sia materialmente impossibile.

Lo stesso dicasi per ciò che riguarda il quesito 4° nell'esame del quale il Collegio arbitrale ha ritenuto doversi all'Impresa attribuire oltre al prezzo corrisposto, L. 15 per le cornici, i fronti del volto e i coronamenti per m. 78,24, in totale L. 1173,60, e L. 10 al metro per metri 28,08 di parapetto, in totale L. 280,80. Per determinare tali compensi, il Collegio *ha avuto riguardo alle modalità e difficoltà di costruzione*, frase che l'attore critica ma che senza alcun dubbio qualsiasi perito avrebbe usato non essendo concepibile una maggiore determinazione.

Quanto al quesito 3°, il lodo rileva che il lavoro del paramento fu molto perfezionato in seguito ai rilievi della Dirigenza e che il *magistero adoperato fu superiore a quello prescritto dall'art.* 26 del Cap. Gen. tecnico, perchè furono eliminate le scaglie e conseguentemente aggravate le condizioni del lavoro. E in tal caso, se gli arbitri invece di stabilire in L. 0,80 a mq. il sopraprezzo extracontrattuale netto dovuto all'Impresa, avessero determinato il numero delle giornate, occorse in più per il perfezionamento dell'opera, non avrebbero fatto altro che esprimere sotto altre forme il *loro giudizio tecnico* non formulabile in considerazioni d'ordine strettamente giuridico.

4. Che il difetto di motivazione sul quesito 8° dedotto dalla Ditta Spadari come motivo di nullità del lodo, è addirittura insussistente e, per convincersene, basta leggere quella parte della sentenza arbitrale che al quesito 8° si riferisce. La Ditta, infatti, sostiene che nella motivazione di detto quesito, il Collegio si sia contradetto perchè « pure affermando che l'alea a carico del- « l'appaltatore di opere pubbliche non può estendersi al punto di « alterare e mutare l'opera appaltata », viene a concludere che non è il caso di parlare di variazione di prezzo trattandosi di opera *a forfait* mentre, se il prezzo è l'indice del lavoro e se il

lavoro non corrisponde più al prezzo, *anche il forfait* deve essere modificato in conseguenza di un lavoro diverso non previsto nel prezzo di appalto. E sostiene, inoltre, che la contraddizione equivalga a difetto di motivazione.

Ma la contraddizione, se pure esistesse, nei considerando della sentenza arbitrale, non è prevista dalla legge quale motivo di nullità perchè l'art. 32 proc. civ. prevede invece il caso *di disposizioni contraddittorie contenute nel dispositivo della sentenza stessa* e che perciò ne rendano impossibile l'esecuzione, analogamente a quanto avviene nella ipotesi prevista dall'art. 517 codice procedura civile a proposito del ricorso per cassazione avverso sentenza resa in grado di appello. Comunque, il dedotto difetto di motivazione, come innanzi si è detto, non sussiste, come si rileva dalle stesse osservazioni fatte, a sostegno del suo assunto, dalla Ditta Spadari. Ed invero, la istante critica la sentenza arbitrale per avere ritenuta applicabile la teoria della invariabilità dei prezzi stabiliti nel contratto di appalto quasi che l'obiettivo dell'appalto fosse il *rischio* e non l'*opera* e quasichè l'alea normale cui l'appaltatore è sottoposto, fosse indefinita e indefinibile e non fosse giusto *temperare gli effetti della eccessiva esecuzione del contratto* perchè *nemo locupletari potest cum aliena jactura* Adunque quella della Ditta Spadari è una critica che riguarda il merito della decisione, *magari fondata*, ma che in questa sede, non può essere presa in esame dal Tribunale che deve limitarsi a riconoscere che gli arbitri non hanno mancato al loro dovere di dare cioè una motivazione (nella specie anche più che esauriente) della loro decisione in ordine allo speciale assunto della controversia sottoposto al loro esame.

5. Che del pari insussistente è il vizio di mancata motivazione del lodo in ordine al quesito 10°.

Gli arbitri, per adempiere al voto della legge, avrebbero potuto limitarsi a rilevare (a proposito dei chiesti compensi per la sospensione dei lavori resasi necessaria per l'epidemia di colera e di vaiolo e per le risse sanguinose avvenute nel Comune di Itri fra la popolazione e gli operai Sardi adibiti ai lavori della Ferrovia) che l'art. 29 del Capitolato Generale amministrativo *sub verbo signante* stabilisce che nessun diritto per compensi e indennizzi spetta all'appaltatore in conseguenza della sospensione

dei lavori ordinata dall'Amministrazione quando circostanze speciali (e tali sono le epidemie e i conflitti) impediscano che i lavori procedano utilmente ed a regola d'arte.

Gli arbitri, invece, per dar meglio ragione del loro convincimento, hanno lungamente ed esaurientemente esposto i motivi della decisione, rilevando che, nella specie, trattasi di danni per forza maggiore i quali non possono essere risentiti che da coloro ai quali i beni danneggiati appartengono e che anche per le espresse disposizioni del Capitolato speciale di appalto (art. 14) l'epidemia colerica e i sanguinosi fatti di Itri non danneggiarono opere o provviste dell'appalto, *sibbene, soltanto l'azienda* dell'Impresa, la economia generale della stessa soggetta alle vicende aleatorie dipendenti dal contratto di appalto, tanto più che il principio suddetto s'informa all'art. 348 della legge sui Lavori Pubblici ed all'art. 22 del Capitolato Generale. Rilevarono inoltre che nella specie, non era già stata l'Amministrazione a sospendere di sua propria iniziativa i lavori, ma l'aveva ordinata in seguito a preghiera espressa dalla Impresa e che, *rebus sic stantibus*, solo in un caso l'azione per danni a causa della epidemia colerica avebbe avuto legittimo fondamento, quando cioè l'Amministrazione avesse imposto all'Impresa di non sospendere i lavori, malgrado i rilievi da questa fatti con lettera del 9 novembre 1910. L'Impresa vuol far credere che questo concetto è stato sbagliato e cioè che i danni fossero dovuti solo in caso di mancata sospensione dei lavori. Invece il lodo determina tutti i motivi di ordine giuridico in virtù dei quali, per espresso dettato di legge e del capitolato, non può spettare all'appaltatore alcun compenso per le epidemie ed i fatti di Itri, e facendo una ipotesi estranea al caso in esame, esprime il giudizio che, a parere degli arbitri, se l'Amministrazione, invece di aderire alla richiesta di sospensione dei lavori fatta dall'Impresa, ne avesse ordinato la continuazione, in tal caso i danni che l'Impresa avesse risentiti per effetto dell'ordine dato dall'Amministrazione, sarebbero stati riparabili. E l'opinione degli arbitri potrà essere discussa e criticata, potrà essere ritenuta inutile agli effetti della decisione del punto controverso, ma certamente nulla aggiunge e nulla toglie alla motivazione sul quesito 12° sottoposto al loro giudizio.

Non è vero infine che il lodo, per negare alla Ditta la chiesta

indennità per gli eccidi di Itri, abbia dovuto identificare questi ultimi cogli *scioperi* previsti dall'art. 14 del Capitolato Generale di appalto, perchè invece il lodo ha richiamato l'ultima parte di detto articolo in cui è detto che l'appaltatore *non aveva ragione di pretendere soprapprezzi ed indennità di nessun genere per aumento di costo di materiale e della mano d'opera*, per avarie, perdite, scioperi, epidemie, ecc., e per *qualsiasi altra circostanza sfavorevole che potesse verificarsi dopo l'aggiudicazione*, nella quale frase generica e comprensiva gli arbitri, *con giudizio insindacabile di fatto*, hanno ritenuto dovere comprendersi le perdite prodotte alla Impresa della sospensione dei lavori cagionata dal conflitto d'Itri.

6. Che l'Impresa critica il lodo anche per mancata motivazione del quesito 11° relativo all'indennizzo da lei preteso per i danni cagionatile dalla presenza di abbondanti sorgive nella Galleria della Vivola.

L'Impresa può aver ragione quando afferma che l'invasione delle acque le produsse un grave dispendio e quando si lamenta che, in un caso perfettamente analogo, per la costruzione di un altro tronco della stessa galleria della Vivola, altri arbitri abbiano concesso ad un'altra impresa un indennizzo, sia pure inadeguato. Ma questo non toglie che il giudizio emesso su tal punto dagli arbitri, fondato su una argomentazione, lunga ed esauriente in base agli art. 69 e 82 del Capitolato Generale Tecnico, non può essere criticato in questa sede, specie se si consideri che trattasi di decisione, come nel lodo è detto *expressis verbis*, emessa in base ad indagini direttamente condotte e su circostanze ammesse dalla stessa Impresa, in virtù delle quali il Collegio si convinse che per l'invasione delle acque non ebbe a verificarsi tale un aggravamento delle condizioni di lavoro da porre l'opera fuori di ogni limite di prevedibilità.

In altri termini, in base al disposto dell'art. 29 del Capitolato Generale Amministrativo il Collegio Arbitrale ritenne che, analogamente a quanto aveva deciso in ordine al quesito 8°, la sospensione dei lavori cagionata dall'irrompere delle acque in galleria dovesse considerarsi una conseguenza di un fatto previsto nel contratto, e che perciò non potesse dar luogo a speciale indennizzo.

Anche su questo punto la sentenza arbitrale si è inspirata ai principi generali da lei adottati nella risoluzione degli altri quesiti, in ordine alla alea contrattuale che incombe allo appaltatore.

E tali principii, come si è detto e ripetuto, non possono essere discussi in questa sede, se non si vuole deformare l'azione di nullità in una vera e propria difesa in grado di appello.

Si noti infine che non è vero quanto la Ditta istante assume, e cioè che in questo punto il lodo abbia ragionato solo sulla richiesta di rimborso delle spese sostenute dall'Impresa per lo smaltimento dell'acqua (L. 90 mila) e non pure sullo indennizzo di L. 175 mila domandato per la sospensione dei lavori perchè, come si è visto, il Collegio arbitrale fa espresso richiamo *in tesi alle osservazioni di principio svolte* discutendo l'8° quesito, relativamente appunto alle indennità pretese per la sospensione del lavoro *comunque* cagionata ed aggiunge, *in fatto*, l'argomento soprariferito in ordine allo aggravamento delle condizioni di lavoro che, a suo giudizio, deve andare esclusivamente a carico dello appaltatore.

7. Che, infine, la Ditta Spadari vuol far credere che il lodo sia caduto nel vizio di *ultra petita* nel risolvere il quesito 13°. La Impresa, infatti, aveva nella domanda di arbitramento formulato il quesito nei seguenti termini: « se debba dichiararsi indebita la trattenuta di lire 50 mila fatta dall'Amministrazione per pretese riparazioni *alla cunetta* della galleria, ecc. » mentre nella premessa di fatto, contenuta nella sentenza arbitrale, il quesito fu modificato nel modo seguente: « Se debba dichiararsi indebita « la trattenuta di lire 50 mila per pretese riparazioni alla cunetta « *e per difetto di stuccature* dei giunti delle pietre di basamento « dei piedritti, ecc. ».

Il Collegio, quindi, avrebbe esteso la portata del quesito sottoposto al suo giudizio, eccedendo i poteri a lui conferiti coll'aggiungere al quesito un obbiettivo che non vi era incluso e così il preteso difetto della stuccatura dei giunti delle pietre di basamento.

Ma la Impresa cade in un evidente equivoco. A prescindere infatti dalla considerazione che la stessa Ditta ammette di aver parlato, nelle memorie presentate al Collegio arbitrale, anche di tale difetto di stuccature, confondendo il quesito con quello ana-

logo al lotto quarto, discusso dai medesimi difensori dinanzi ad un altro collegio arbitrale, e a prescindere dal rilievo che le memorie defensionali servano appunto a chiarire e determinare le domande esposte in citazione e, quindi, bene il Collegio potè credere che il quesito riguardasse anche le *stuccature dei piedritti*, una volta che anche di questi si parlava nelle memorie, sta in fatto che col 13° questito l'Impresa chiese *che fosse dichiarata indebita la trattenuta della intera somma di lire* 50 *mila*.

Ora, poichè tale trattenuta era stata effettuata non solo per i vizii riscontrati nella costruzione della cunetta, ma ancora per rimediare al deterioramento dello smalto nei giunti delle pietre di basamento dei piedritti, ne consegue che, avendo l'Impresa domandato il rimborso integrale della somma trattenuta, *implicitamente e senza possibilità di equivoci, domandò* il giudizio degli arbitri anche sull'asserito vizio nei giunti dei piedritti.

Che per gli stessi motivi in precedenza esposti non può dirsi che nella risoluzione del quesito 13° manchi la motivazione perchè, pur avendo ritenuta illegittima la trattenuta delle 50 mila lire, il Collegio ha spiegato le ragioni per le quali, ciò malgrado, ci sarebbe una illazione esorbitante ritenere la Impresa prosciolta dall'obbligo di sopportare le spese delle riparazioni occorrenti.

8. Che per tutte le suesposte ragioni la domanda della Ditta Spadari deve essere integralmente respinta.

ANNO XIII – N. 47

18 NOVEMBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4250) 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 19 *settembre* 1920, *n.* 1543, *concernente la completa riattivazione della tariffa locale di transito piccola velocità ed il ripristino della tariffa speciale n.* 500 *piccola velocità sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata;

Visti il decreto Luogotenenziale 3 settembre 1916, n. 1164, e il Nostro decreto 14 agosto 1919, n. 1555;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La tariffa locale di transito n. 219, piccola velocità, già ripristinata col R. decreto 14 agosto 1919, n. 1555, limitatamente ai trasporti nei due sensi fra Genova e Savona ed i transiti di Pino e Iselle, è attivata per i trasporti da e per tutti gli scali marittimi e punti di confine indicati nell'allegato al presente decreto, che sarà firmato, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 novembre 1920, n. 267.

Art. 2.

E' autorizzato il ripristino della tariffa speciale di esportazione, n. 500 piccola velocità ed è resa applicaile anche ai trasporti diretti agli scali marittimi ed alle stazioni di Catania Porto, Licata Porto, Messina Porto, Oneglia, Palermo Porto, Porto Empedocle Porto, Porto Maurizio, Siracusa Porto, Taranto, Torre Annunziata Porto, Trieste (Centrale, Sant'Andrea e gli altri scali) e Vado Marina.

Art. 3.

I provvedimenti di cui al presente decreto andranno in vigore dal decimo giorno dopo di quello della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA ALESSIO.

Visto, ***Il guardasigilli*****:** **FERA.**

Allegato al R. decreto 19 settembre 1920.

ITINERARIO

degli scali marittimi e punti di confine da e per i quali è ammessa l'applicazione della tariffa di transito.

(N. B. La lettera - a - significa l'itinerario ammesso).

Ancona (stazione, porto e Mandracchio)

– | **Bari**

a | a | Brennero (transito)

– | – | a | Brindisi (stazione e porto)

– | – | a | – | Castellammare di Stabia (stazione e scalo marittimo)

– | – | a | – | – | Catania (porto)

a | a | a | a | a | a | Chiasso (transito)

– | – | a | – | – | – | a | Civitavecchia (scalo marittimo)

a | a | a | a | – | – | – | – | Genova (P. C. Calate, Locale, Molo Vecchio e Piazza Dinegro)

a | a | – | a | a | – | a | a | a | Innichen (transito)

a | a | a | a | a | a | – | a | a | a | Iselle (transito)

– | – | a | – | – | – | a | – | – | – | a | Licata (porto)

a | a | a | a | – | – | a | – | a | a | a | – | Livorno Marittima

a | a | – | a | a | a | a | a | a | – | a | a | a | Longatico (transito)

– | – | a | – | – | – | a | – | – | – | a | – | – | a | Messina (porto)

– | – | a | a | a | – | a | a | a | a | a | – | a | a | – | Mestre

a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | Modane transito (Bardonecchia confine)

– | – | a | – | – | – | a | – | – | a | a | – | – | a | – | a | a | Napoli (Centrale e scalo marittimo)

– | – | a | – | – | – | – | – | – | a | a | – | a | a | – | a | a | – | Oneglia

– | – | a | – | – | – | a | – | – | – | a | – | – | a | – | – | a | – | – | Palermo (porto)

– | – | – | – | a | – | a | a | a | – | – | – | – | – | – | – | – | – | a | – | Piedicolle (transito)

– | – | – | – | a | a | – | a | a | – | – | a | a | – | a | a | a | a | a | a | – | Pino (transito)

– | – | a | – | – | – | a | – | – | – | a | – | – | a | – | – | a | – | – | – | – | a | Porto Empedocle (porto)

– | – | a | – | – | – | – | – | – | a | a | – | a | a | – | a | a | – | – | – | a | a | – | Porto Maurizio

a | a | – | a | a | – | a | – | a | – | – | – | – | – | – | a | – | – | – | – | – | – | – | – | Radice (transito)

– | – | a | – | – | – | a | – | – | a | a | – | – | a | – | – | a | – | – | – | a | – | – | – | – | Ravenna (Darsena)

– | – | a | – | – | – | a | – | – | a | a | – | – | a | – | – | a | – | – | – | – | a | – | – | – | – | Reggio Calabria (porto)

a | a | a | a | – | – | – | – | – | a | a | – | a | a | – | a | a | – | – | – | a | a | – | – | – | – | – | Rivarolo Ligure Docks

a | a | a | a | – | – | – | – | – | a | a | – | a | a | – | a | a | – | – | – | a | a | – | – | a | a | – | – | Sampierdarena (1a o 2a fermata)

a | a | a | a | – | – | – | – | – | a | a | – | a | a | – | a | a | – | – | – | a | a | – | – | a | a | – | – | – | S. Benigno (Calate)

a | a | a | a | – | – | – | – | – | a | a | – | a | a | – | a | a | – | – | – | a | a | – | – | a | a | – | – | – | – | S. Limbania (Calate, Darsena e Magazzini)

– | – | a | – | – | – | – | – | – | a | a | – | a | a | – | a | a | – | – | – | a | a | – | – | – | a | – | – | – | – | – | Savona (Letimbro e Marittima)

a | a | a | a | – | – | a | – | – | a | a | – | a | a | – | a | a | – | – | – | a | a | – | – | – | a | – | – | – | – | – | – | Spezia (scalo marittimo)

– | – | a | – | – | – | a | – | – | – | a | – | – | a | – | – | a | – | – | – | – | a | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | Siracusa (porto)

– | – | a | – | – | – | a | a | a | a | a | – | – | a | – | – | a | – | – | – | – | a | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | Taranto

a | a | – | a | a | a | a | a | a | – | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | – | a | a | a | – | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | Tarvisio (transito)

– | – | a | – | – | – | a | – | – | a | a | – | – | a | – | – | a | – | – | – | – | a | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | a | Torre Annunziata (Marittima e Porto)

– | – | a | a | a | – | a | a | a | a | a | – | a | – | – | – | a | a | a | – | – | a | – | – | a | – | – | a | a | a | a | a | a | – | – | a | – | Trieste (Centrale, S. Andrea e gli altri scali)

– | – | a | – | – | – | – | – | – | a | a | – | a | a | – | a | a | – | – | – | a | a | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | a | – | – | Vado Marina

– | – | a | a | a | – | a | a | a | a | a | – | a | a | – | – | a | a | a | – | a | a | – | a | a | – | – | a | a | a | a | a | a | – | – | a | – | a | a | Venezia (S. Lucia S. Basilio e Marittima)

a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | – | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | Ventimiglia (transito)

Visto d'ordine di Sua Maestà : Il Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici : **PEANO.**

REGIO DECRETO-LEGGE 5 *ottobre* 1920, *n.* 1559, *che autorizza la Cassa depositi e prestiti a concedere i mutui necessari menzionati nell'art.* 5 *del testo unico approvato con R. decreto* 20 *novembre* 1919, *n.* 2318 *e nel R. decreto* 2 *maggio* 1920, *n.* 521 *anche alle Provincie che intraprendono direttamente la costruzione di case popolari* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduto il R. decreto-legge del 30 novembre 1919, n. 2318, relativo al testo unico delle disposizioni per le case popolari ed economiche e per l'industria adilizia;

Veduto il R. decreto-legge 2 maggio 1920, n. 521;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria e il commercio, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

I mutui menzionati nell'art. 5 del testo unico approvato con Regio decreto del 30 novembre 119 e nel Regio decreto-legge 2 maggio 1920, n. 521, possono essere concessi dalla Cassa dei depositi e prestiti anche alle Pronvincie che intraprendono direttamente la costruzione di case popolari.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 5 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — ALESSIO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 novembre 1920, n. 268.

COMUNICATI

Esame di concorso a posti di capo squadra operai nel ruolo del personale tecnico ed operaio delle squadre di rialzo (Art. 112 R. P.).

E' aperto un concorso per promozione a n. 65 posti di capo squadra operai nel ruolo tecnico delle Squadre di rialzo.

Il concorso avrà luogo in base all'art. 112 del Regolamento del personale, con le norme approvate dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920.

Al concorso potranno prendere parte i verificatori e gli operai di 1ª categoria delle squadre di rialzo che abbiano conseguita, alla data del presente avviso, l'abilitazione alle funzioni di verificatore.

Potranno pure esservi ammessi gli operai di 2ª categoria delle squadre di rialzo pei quali sia in corso di approvazione o di presentazione la proposta di promozione ad operaio di 1ª categoria con decorrenza 1° gennaio 1920 purchè anche essi siano in possesso delle abilitazioni alle funzioni di verificatore.

A termini dell'art. 129 R. P. i vincitori del concorso dovranno compiere prima della promozione, a misura che si rendano vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori.

Gli operai che si trovino nelle condizioni volute e che intendano partecipare al concorso dovranno presentare apposita domanda per via gerarchica non più tardi del 31 dicembre 1920.

Ai concorrenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei capi immediati, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Avviso di concorso a posti di sostituto avvocato in prova.

E' indetto un concorso per esami e per titoli a sei posti di sostituto avvocato in prova nel Servizio Legale delle ferrovie dello Stato con le seguenti norme:

1° Potranno essere ammessi al concorso i laureati in giurisprudenza di età non superiore ai 35 anni alla data del presente avviso, iscritti almeno da due anni nell'albo degli avvocati o dei procuratori esercenti presso le Corti e Tribunali del Regno, e che abbiano effettivamente esercitate le funzioni di avvocato o di procuratore, nonchè i funzionari della magistratura i quali abbiano almeno due anni di servizio, escluso il tirocinio di uditore.

Non potranno essere ammessi al concorso coloro che fossero stati destituiti, revocati o licenziati per motivi disciplinari dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, o da altre Amministrazioni ferroviarie o pubbliche, come pure coloro che siano stati esonerati o si siano resi dimissionari dal servizio dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato;

2° Coloro che intendono presentarsi al concorso dovranno far pervenire non più tardi del 30 dicembre 1920 alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato - Servizio Personale (Palazzo della Direzione) - la domanda di ammissione da loro firmata e redatta su carta da bollo da L. 2, in conformità al modello allegato al presente avviso e corredata dai seguenti documenti in forma autentica e debitamente legalizzati:

a) certificato di nascita;

b) certificato di cittadinanza. Sono equiparati ai cittadini dello Stato, per gli effetti del presente concorso, i cittadini delle altre regioni italiane, quando anche manchino della naturalità;

c) certificato rilasciato dall'Ufficio del casellario giudiziario;

d) certificato di buona condotta rilasciato dal sindaco del Comune nel quale l'aspirante ha il suo domicilio o la sua abituale residenza;

e) congedo militare o altro documento comprovante la posizione dell'aspirante di fronte alla legge sul reclutamento;

f) fotografia con la firma autenticata da un pubblico ufficiale a ciò autorizzato;

g) diploma originale di laurea in giurisprudenza conseguita in una Università del Regno, e certificati comprovanti i punti riportati nello esame di laurea e nei singoli esami dell'intero corso universitario;

h) certificato comprovante di essere attualmente iscritto da non meno di due anni in un albo di avvocati o procuratori presso i Tribunali civili e penali del Regno;

i) certificato rilasciato dal presidente del Consiglio dell'Ordine degli avvocati o dal presidente del Consiglio di disciplina dei procuratori col quale sia comprovato che il concorrente abbia effettivamente esercitato ed almeno per due anni le funzioni di avvocato o di procuratore.

I certificati di cui alle lettere *b*), *c)* e *d)* dovranno essere di data non anteriore di tre mesi a quella della domanda.

Nella domanda il concorrente dovrà indicare se abbia già prestato servizio, od anche solo concorso ad impiego, subìta visita sanitaria o sostenuto esami presso le ferrovie dello Stato od altra amministrazione ferroviaria o pubblica: in caso affermativo dovrà specificare le date e le località relative, il posto per il quale esso abbia concorso ed il risultato delle pratiche fatte, restando stabilito che tanto la mancanza di tale dichiarazione, quanto il dichiarare cosa incompleta o non conforme al vero, potrà determinare la esclusione dal concorso. Resta parimenti stabilito che la mancanza o la irregolarità della dichiarazione, ove venga a risultare dopo l'assunzione in servizio in seguito al concorso, potrà determinare a giudizio insindacabile dell'Amministrazione la immediata decadenza dal posto conferito, senza obbligo per l'Amministrazione di alcun preavviso e senza che l'interessato possa fare valere presso la medesima alcuna ragione o pretesa sia per danni che venisse a risentire in seguito alla pronunciata decadenza sia per spese sostenute in occasione o in dipendenza del concorso o della sua ammissione in servizio.

La mancata presentazione, nel limite di tempo fissato per la domanda, anche di uno soltanto dei documenti sopraindicati, potrà determinare la esclusione dal concorso.

3° Secondo le prescrizioni dell'art. 21 del Regolamento del personale approvato con D. L. 13 agosto 1917, n. 1393 potranno concorrere anche gli agenti dell'Amministrazione, ai quali è fatto obbligo di presentare nel termine fissato dal presente avviso la domanda su carta da L. 2 mentre saranno dispensati dall'esibire tutti o parte dei documenti sopra indicati al numero 2 in quanto

l'Amministrazione se ne trovi ancora in possesso per precedente produzione da loro fatta.

Nei certificati di cui alle lettere *h*) ed *i*) del numero 2, dovranno essere specificate le date e la durata della iscrizione e dell'esercizio professionale.

4° I concorrenti avranno facoltà di inviare nel termine come sopra stabilito tutti quei titoli scientifici e professionali che reputeranno di loro interesse, e indicheranno se intendano sostenere anche gli esami di lingue estere (francese, inglese, tedesca).

5° La Direzione generale riconosce il possesso dei requisiti e giudica, con provvedimento definitivo e insindacabile, dell'ammissibilità degli aspiranti. Dopo di che farà pervenire ai concorrenti ammessi al concorso la credenziale per recarsi alle località assegnate per la visita medica, alla quale saranno sottoposti da parte di una Commissione apposita che giudicherà inappellabilmente se essi abbiano la richiesta idoneità fisica per il posto cui aspirano.

Ai richiedenti non ammessi al concorso o non riconosciuti fisicamente idonei saranno restituiti i documenti.

6° Ai concorrenti dichiarati idonei dalla Commissione medica sarà inviata la credenziale per recarsi alle prove scritte le quali avranno luogo in Roma nei giorni che verranno indicati nella credenziale suddetta.

Le prove orali saranno espletate in Roma, nei giorni all'uopo fissati dalla Commissione, come da invito che verrà inviato ai concorrenti ammessi alle prove stesse.

7° La Commissione esaminatrice, sarà costituita: da un consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato, che ne avrà la presidenza; da un consigliere della Corte di cassazione di Roma; da un funzionario dei primi tre gradi del Servizio Legale di dette ferrovie; da un membro del Consiglio dell'Ordine degli avvocati e da un professore di diritto della Università e del R. Istituto superiore di studi commerciali di Roma.

Eserciterà le funzioni di segretario, senza diritto a voto, un funzionario delle ferrovie dello Stato, nominato dal direttore generale.

Quando occorra procedere all'esame di lingue estere, sono aggregati alla Commissione esaminatrice, con voto soltanto per detto esame, professori abilitati all'insegnamento delle lingue stesse, o funzionari dell'Amministrazione competenti.

In caso di impedimento di qualcuno dei componenti la Commissione esaminatrice, esso viene definitivamente sostituito da altro membro.

8° La Commissione ha facoltà discrezionale per determinare le norme per gli esami scritti e per risolvere i dubbi che possono nascere durante lo svolgimento delle prove, salvo ad essa, nei casi gravi, rimettersi alla decisione del direttore generale.

9° Ai concorrenti è vietato, durante gli esami scritti, di comunicare con estranei o tra loro, e di portare seco appunti, manoscritti, libri od opuscoli di qualsiasi specie.

E' loro consentito di consultare il Codice, le Leggi e i Decreti dello Stato, il Corpus Iuris, sui testi da essi preventivamente comunicati alla Commissione e da questa posti a loro disposizione, previa verifica.

I codici, le leggi ed i Decreti devono essere nelle edizioni ufficiali, il Corpus Iuris in edizione senza note e con le semplici annotazioni relative a variante di lezione.

10° Il concorrente che contravviene a qualsiasi norma stabilita per la disciplina degli esami, è immediatamente escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione: per le contravvenzioni che si verificano durante le prove scritte la esclusione può essere deliberata dal Commissario presente.

11° Gli esami scritti consisteranno:

a) in uno schema di comparsa conclusionale sopra una specie di fatto in materia di diritto civile o commerciale e di procedura civile;

b) nello svolgimento di un tema sul contratto di trasporto e legislazione ferroviaria;

c) nello svolgimento di un tema di diritto amministrativo.

L'esame orale verterà sulle seguenti materie:

a) diritto e procedura civile;

b) diritto commerciale;

c) diritto e procedura penale;

d) legislazione speciale (leggi e regolamenti sulle opere pubbliche — leggi e regolamenti sull'esercizio delle ferrovie dello Stato — legge e regolamento sulla contabilità generale dello Stato — legge sulla Giustizia amministrativa — legge e regolamento sul Consiglio di Stato — legge sulla Corte dei conti e decreti sulla giurisdizione e procedimento contenzioso della Corte stessa — legge sulle espropriazioni per pubblica utilità — legge e regolamento sugli infortuni degli operai sul lavoro — Codice per la marina mercantile e relativo Regolamento);

e) contratto di trasporto — tariffe e condizioni vigenti per i trasporti interni — convenzione di Berna per i trasporti internazionali.

La prova facoltativa nelle lingue estere consisterà in un esame scritto ed in un esame orale. Detta prova sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato, nell'esame scritto, di sapere tradurre correntemente e senza dizionario una relazione amministrativa redatta in lingua italiana, e nell'esame orale di saper sostenere una conversazione nella lingua estera prescelta.

12° Per ciascuna prova obbligatoria scritta, ogni Commissario dispone di 10 voti e di 20 voti per l'esame orale.

Sono ammessi alla prova orale i candidati che abbiano ottenuto almeno sette decimi del numero complessivo dei punti attribuiti alle prove scritte obbligatorie, purchè in nessuna di queste abbia conseguiti meno di sei decimi dei punti attribuiti alla prova stessa.

Per l'assegnazione dei voti a ciascuna prova facoltativa ed ai titoli i Commissari disporranno rispettivamente di 4 e di 10 punti. Tali assegnazioni per altro non profitteranno che ai candidati riusciti idonei nelle prove obbligatorie.

13° La somma di tutti i punti che i candidati riusciti idonei nelle prove obbligatorie hanno conseguito in ciascuna delle prove stesse, in quelle facoltative e nella valutazione dei titoli, costituisce la classificazione complessiva che determina la graduatoria di merito.

A parità di voti sarà preferito il concorrente che sia invalido od orfano di guerra, che abbia riportato ferite in combattimento,

che sia insignito di decorazioni al valore militare, oppure che abbia più lungo esercizio effettivo professionale. In difetto di questi titoli e sempre a parità di voti, varranno gli altri titoli di preferenza indicati nell'articolo 39 del Regolamento del personale approvato col D. L. 13 agosto 1917, n. 1393.

14° I primi sei della graduatoria saranno dichiarati vincitori del concorso e saranno nominati sostituti avvocati in prova nel Servizio Legale con lo stipendio di L. 3300, aumentato di L. 795, secondo il Decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107 e di L. 2500, secondo il decreto legge Luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 1923, oltre le indennità di caro-viveri di cui al Decreto L. 14 settembre 1918, n. 1314 e alla legge 23 settembre 1920, numero 1271.

Lo stipendio come sopra sarà corrisposto dalla data della effettiva entrata in servizio di prova.

Il sostituti avvocati in prova non possono essere nominati stabili se non hanno compiuto un anno di effettivo servizio di prova entro il quale devono dimostrare la idoneità alle funzioni cui sono assegnati.

15° Il sostituto avvocato in prova che senza motivo ritenuto giustificato dall'Amministrazione non prendesse servizio entro il termine stabilito nella residenza assegnatagli dall'Amministrazione medesima, sarà considerato dimissionario volontario.

L'amministrazione si riserba la facoltà, per i posti di sostituto avvocato nel Servizio Legale che si rendessero vacanti entro un anno dalla data di approvazione della graduatoria, di coprirli, seguendo sempre l'ordine rigoroso della graduatoria, con concorrenti dichiarati idonei, sempre quando mantengano i requisiti richiesti ed esibiscano i certificati di cui alle lettere *c*) e *d*) del numero 2 del presente avviso con data non anteriore al mese nel quale i concorrenti siano invitati a prestare servizio.

16° Nell'atto in cui i sostituti avvocati in prova vengono assunti in servizio contraggono l'obbligo di osservare tutti i regolamenti, gli ordini di servizio e le disposizioni vigenti e che saranno emanati dall'Amministrazione.

17° I concorrenti che otterranno la nomina potranno essere

adibiti, secondo le esigenze del servizio, anche alle funzioni di procuratore.

18° Ai concorrenti che prestano servizio presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i quali non fossero ancora in pianta stabile, si applicheranno, in caso di riuscita, per il passaggio a stabile, le norme del presente avviso.

Ed in quanto siano stabili al momento della nomina a sostituto avvocato in dipendenza del concorso, resta stabilito che qualora i medesimi nel periodo di un anno di cui all'ultimo comma del numero 14, non dimostrassero sufficienti attitudini per le attribuzioni inerenti a detta qualifica, verranno senz'altro rimessi nella posizione in cui si trovavano all'atto del passaggio alla qualifica di sostituto avvocato.

In quanto poi alla data del presente avviso si trovino a prestare servizio come sostituti avvocati avventizi, il periodo di avventiziato sarà computato per formare il biennio di esercizio professionale.

19° Per i viaggi che i concorrenti devono compiere per recarsi alla visita medica ed agli esami e per ritornare in residenza non vengono accordati biglietti gratuiti.

L'Amministrazione però accorderà il rimborso della spesa all'uopo incontrata, limitatamente al percorso sulle ferrovie dello Stato e sulle linee di navigazione esercitate dalle ferrovie stesse e per una classe non superiore alla seconda, ai concorrenti che riusciranno classificati i primi 12 della graduatoria di merito.

A tale scopo i concorrenti dovranno, all'atto dell'acquisto dei biglietti di viaggio, far riempire dal bigliettario lo apposito prospetto della lettera credenziale di invito alla visita medica, allo esame scritto ed a quello orale, tanto pel viaggio di andata che per il ritorno, e presentare a concorso ultimato e semprechè siano riusciti classificati fra i primi 12, le suddette credenziali debitamente completate alla Direzione generale - Servizio del personale — che provvederà pel rimborso dell'importo.

Alla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato

(Servizio Personale).

Palazzo della Direzione - Piazza Croce Rossa

ROMA

Il sottoscritto . . . . , presa cognizione dell'avviso per il concorso a 6 posti di Sostituto Avvocato in prova nel Servizio legale, domanda di parteciparvi, dichiarando di accettare le condizioni tutte contenute nel programma (1).

Aggiunge poi che non ha mai prestato servizio alle ferrovie, nè concorso prima d'ora ad impiego presso codesta Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nè presso altre Amministrazioni ferroviarie o pubbliche e neppure subìta visita o sostenuto esame all'uopo (2).

FIRMA (Casato e nome per esteso) . . . .

Indirizzo preciso . . . .

Data . . . .

Distinta dei documenti allegati alla presente domanda: . . . .

. . . .

. . . .

. . . .

---

(1) Chi vorrà assoggettarsi alla prova facoltativa sulle lingue estere, dovrà aggiungere analoga richietsa, indicando su quali delle tre lingue (francese, tedesca ed inglese) intende essere esaminato.

(2) In caso diverso la dichiarazione dovrà specificare il servizio prestato, le date e le località relative, il posto per il quale l'aspirante abbia già concorso e l'esito delle pratiche fatte, come è prescitto nel n. 2 dell'avviso di concorso.

Con l'articolo 4 della legge n. 1432 del 5 ottobre 1920, pubblicata nel bollettino n. 43 del corrente anno, l'Amministrazione, in aggiunta al fondo di 75 + 45 milioni, di cui al R. D. n. 2350 del 27 novembre 1919 ed all'art. 3 della legge anzidetta, è stata autorizzata a fare ulteriori prestiti a Cooperative costituite tra il dipendente personale per la costruzione di case economiche e residenti sia in città sedi di Direzioni compartimentale, sia nelle altre località ove esistano importanti impianti ferroviari, valendosi a tale scopo di fondi che, nei limiti delle proprie disponibilità, sono da matuarsi dalla Cassa depositi e prestiti.

Per opportuna norma si avverte che le domande di finanziamento delle Cooperative dovranno essere inoltrate con le modalità indicate nel comunicato inserito nel bollettino n. 52 del 25 dicembre 1919, corredate dei documenti specificati nel comunicato medesimo.

Ordine di servizio N. 122.

Facoltà di servizio della stazione di Borgo S. Giovanni della ferrovia Brescia-Iseo.

(Vedi ordine di servizio n. 91-1920).

La Ditta « Venturini e C. » compresa nell'elenco delle Ditte autorizzate a servirsi della stazione di Borgo S. Giovanni ha cambiato la propria ragione sociale in « Danieli e Signorini ».

Analoga modificazione dovrà apportarsi alla nota (3) in calce al prospetto a pagina 81 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 123.

Autonomia dei deposito combustibili di Caserta.

A modificazione di quanto risulta dalla tabella allegata all'ordine di Servizio n. 10-1920, il deposito combustibili aggregato a Caserta, a decorrere dal 1° dicembre 1920 viene convertito in deposito autonomo.

Ordine di servizio N. 124.

Circoscrizione dei Riparti d'ispezione Materiale e Trazione.

In conseguenza del nuovo ordinamento del Servizio Materiale e Trazione stabilito con gli ordini generali n. 5 e 6 del corrente anno i Riparti Materiale e Trazione sono costituiti come è indicato nella tabella allegata:

Divisioni	Riparto		Deposito con dotazione locomotivo	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
	N.	Sede			
Torino	I	Torino P. N.		Torino P. N.	Torino P. N.-Torre Pellice
					Airasca-Saluzzo
				Torino S.	Bricherasio-Barge
	II	Torino S.	Torino S.	Chivasso	Chivasso-Torino P. N. (e)
					Asti (e)
					Trofarello-Chieri
					Asti (e)-Chivasso-Aosta
					Raccordi scali di Torino
	III	Torino P. N.	Torino P. N.	Modane	Torino P. N. (e)-Modane
			Bussoleno		Bussoleno-Susa
	IV	Bra	Bra	Bra	Trofarello (e)-Cuneo-S. Dalmazzo di Tenda
			Cuneo		Moretta (e)-Bra-Nizza M (e)
					Carmagnola-Ceva-Ormea
					Saluzzo (e)-Cuneo-Bastia
					Saluzzo (e)-Savigliano
					Busca-Dronero
					Castagnole-Asti (e)

Divisioni	Riparto N.	Riparto Sede	Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
Segue **Torino**	V	Alessandria	Alessandria	Alessandria	Asti-Alessandria-Bivio-Bormida
		Casale	Casale	Asti	
				Casale	Nizza-Alessandria-Casale
				Mortara	Vercelli (e)
					Casale-Asti-Acqui
					Cantalupo-S. Giuseppe
					Casale-Chivasso (e)
					Casale-Mortara-Corsico
					Valenza-Mortara-Bivio-Gravellone
					Torreberetti-Cava C.
					raccordi scali di Alessandria
					Alessandria-Ovada (e)
	VI	Novara	Novara	Novara	Rho (e)-Chivasso (e)
					Vercelli-Mortara (e)
					Mortara (e)-Vignale-Varallo
					Santhià-Arona (e)
					Vignale-Domodossola (e)

Divisioni	Riparto		Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
	N.	Sede			
Genova	I	Genova B.	Genova B.	Sampierdarena	Genova P. B.-Spezia (e)
				Genova P. P.	
				Genova S. B.	
				Campasso	
	II	Savona	Savona L.	Savona	Sampierdarena-Ventimiglia-Airole
			Savona F.	Ventimiglia	Ceva (e)-Savona M.
	III	Rivarolo	Rivarolo		Genova-P. B.-Sampierdarena-Busalla
					Quadrivio Torbella-Ronco
			Campasso		Bivio Polcevera-Acqui (e)
					Linee del Porto e delle stazioni di Genova
	IV	Novi S. B.	Novi S. B.	Novi S. B.	Bivio Bormida-Ronco (e)-Busalla (e)
					Arquata-Tortona (e)
					Linee di raccordo delle stazioni di Novi.

Divisioni	Riparto N.	Riparto Sede	Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
Milano	I	Milano	Milano C.	Chiasso	Milano C.-Monza (e)-Chiasso;
			Milano S.		Como-Como Lago
					Rogoredo (e)-Piacenza (e)
			Milano L.		Stazioni di Milano linee di cintura e raccordi
	II	Milano	Milano T. E.	Milano C.	Milano C.-(e)-Porto Ceresio
				Milano Far.	
				Milano PR.	
				Milano S.	
	III	Arona	Arona	Arona	Gallarate (e)-Domodossola;
				Domodossola	Vignale-Luino
				Luino	Oleggio-Sesto Calende
					Gallarate-(e)-Laveno
	IV	Lecco	Lecco T. E.	Lecco	Monza-Calolzio-Chiavenna
			Lecco T. V.		Colico-Sondrio
					Lecco-Albate Camerlate (e)
					Calolzio-Bergamo (e)
					Seregno (e)-Ponte S. P.

Divisioni	Riparto		Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
	N.	Sede			
Segue **Milano**	V	Brescia	Brescia	Brescia	Milano L.(e)-Verona (e)
				Bergamo	Desenzano-Desenzano Lago
					Brescia-Parma (e)
					Rovato-Bergamo-Treviglio
					Palazzolo-Paratico
	VI	Cremona	Cremona	Cremona	Codogno (e)-Mantova (e)
					Treviglio (e)-Borgo S. D. (e)
					Olmeneta-S. Zeno (e)
	VII	Voghera	Voghera	Voghera	Novi (e)-Rogoredo
			Pavia	Pavia	Bivio Bormida-(e)-Tortona
					Voghera-Piacenza (e)
					Bressana-Broni
					Cava Manara-Cava Carbon
					Pavia-Casalpusterlengo (e)
Venezia	I	Venezia	Venezia M.	Venezia S. L.	Venezia M.-Mestre (e)
				Venezia M.	Bassano

Divisioni	Riparto		Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
	N.	Sede			
Segue **Venezia**	II	Mestre	Mestre	Mestre	Mestre-Portogruaro
			Padova	Padova	Mestre-Treviso (e)
					Mestre-Padova
					Campo Sampiero-Castelfranco (e)
					Padova-Cittadella (e)-Bassano (e)
	III	Treviso	Treviso	Treviso	Treviso-Belluno-Calalzo
					Treviso-Casarza
					Treviso - Mottta - Portogruaro (e)
					Motta-S. Vito T.
					Treviso-Castelfranco
					Castelfranco-Montebelluna-Susegana
	IV	Verona	Verona	Verona	Verona-Padova (e)
			Vicenza	Vicenza	Verona-Ala (e)
					Vicenza-Schio
					Vicenza-Castelfranco (e)

Divisioni	Riparto N.	Riparto Sede	Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
Bologna	I	Bologna	Bologna	Bologna C.	Bologna-B. Porretta
				Bologna L.	Bologna-Nogara (e)
					Nogara-Isola S. (e)
					Raccordo-B. Panigale Bi.
					Raccordo-B. Panigale Bivio Lavino (e)
	II	Parma	Parma	Parma Piacenza	Bologna (e)-Piacenza
	III	Mantova	Mantova	Mantova	Modena (e)-Verona (e)
					Mantova-Nogara-Monselice (e)
					Dossobuono-Isola-S. Cerea
					Raccordo di Nogara
	IV	Ferrara	Ferrara		Bologna (e)-Padova (e)
					Rovigo-Legnago (e)
					Rovigo-Chioggia
	V	Rimini	Rimini	Rimini	Bologna (e)-Rimini
				Faenza	Rimini-Ferrara (e)
					Castelbol.-Ravenna
					Lugo-Lavezzola

Divisioni	Riparto		Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
	N.	Sede			
Firenze	I	Firenze	Firenze S. M. N.	Firenze S. M. N.	Firenze-Faenza (e)
			Firenze C. M.	Firenze C. M.	Firenze-Chiusi
					Pontassieve-Borgo S. Lor.
					Firenze PP.-Rifredi
					Firenze-Rifredi
					Firenze C. M.-Rifredi
					Firenze C. M.-Bivio S. Marco
					Firenze C.-Empoli
	II	Pistoia	Pistoia	Pistoia	Rifredi (e)-Bagni Porretta (e)
					Pistoia-Lucca
					Lucca-Castelnuovo di Garfagnana
	III	Pisa	Pisa	Pisa	Pisa C.-Colle Salvetti-Vada
			Livorno	Livorno	Campiglia-Piombino
					Cecina-Volterra
					Pisa C.-Viareggio
					Viareggio-Lucca (e)
					Pisa PN-Lucca (e)
					Bivio Navicelli-Bivio Tagliaferro (e)
					Livorno C.-Grosseto
					Livorno SM.-Colle Salvetti
					Livorno SM.-Livorno M.
					Livorno C-Livorno SM.
					Livorno C-Empoli (e)

Divisioni	Riparto N.	Riparto Sede	Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
Segue **Firenze**	IV	Spezia	Spezia	Spezia	Spezia-Viareggio (e)
			Pontremoli		Spezia P.-Spezia Val.ra
					Vezzano-Parma (e)
					Sarzana-S. Stefano
					Avenza-Carrara
					Fornovo-Borgo S. Donnino (e)
					Aulla-Monzone
	V	Siena	Siena	Siena	Empoli (e)-Chiusi (e)
					Asciano-Montepescali (e)
Roma	I	Roma S. L.	Roma S. L.		Roma T.ni (e)-Cassino
					Roma S. L.-Portonaccio-Roma Trastevere (e) e raccordi col B. Mandrione e Prenestina
	II	Roma T.ni.	Velletri	Roma T.ni.	Roma T.ni-Carroceto-Nettuno
				Roma P. M.	B. Mandrione-Albano - Carroceto
					Frascati-Ciampino (e)-Cecchina-Terracina
					Velletri-Segni (e)

Divisioni	Riparto		Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
	N.	Sede			
Segue **Roma**	III	Roma T.ni	Tivoli		Roma T.ni (e)-Avezzano-Roccasecca (e)
	IV	Roma T.ni	Viterbo		Roma T.ni (e)-Portonaccio (e)-Chiusi (e)
					Orte-Terni (e)
					Attigliano-Viterbo-Roma T.re
					Capranica-Ronciglione
	V	Civitavecchia	Civitavecchia	Civitavecchia	Roma T.re (e)-Grosseto (e)
					Palo-Ladispoli
					Pontegalera-Fiumicino
	VI	Sulmona	Sulmona	Sulmona	Avezzano (e)-Pescara (e)
					Caianello (e)-Antrodoco
Ancona	I	Ancona	Ancona	Ancona	Rimini (e)-Ancona
				Falconara	Porto d'Ascoli
					Falconara-Albacina (e)
					Porto d'Ascoli-Ascoli
					Ancona-Porto

Divisioni	Riparto		Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
	N.	Sede			
Segue **Ancona**	II	Foligno	Foligno Fabriano Terni	Foligno Fabriano	Albacina-Terni-Antrodoco (e) Foligno-Terontola (e) Albacina-Porto Civitanova (e) Fabriano-Urbino
	III	C.mare A.	Castellammare A.	Castellammare A.	Porto-d'Ascoli (e)-Castellammare Adr.-Foggia (e) Giulianova-Teramo
Napoli	I	Napoli C.		Napoli Torre A.	Napoli C-Nocera Inf. (e) Concello (e)-Torre Annunziata Torre Annunziata-Gragnano Concello-Codola-Mercato-S. Severino (e) Codola-Nocera (e) Raccordi ai Porti di Torre e Castellammare
	II	Napoli Sperone	Napoli S.	Caserta	Napoli C (e)-Cassino Napoli C. (e)-Aversa-Caserta Raccordi intorno a Napoli e al Porto di Napoli Sparanise-Gaeta

Divisioni	Riparto		Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
	N.	Sede			
Segue **Napoli**	III	Benevento	Benevento Campobasso Avellino	Benevento	Cervaro (e)-Caserta (e) Termoli (e)-Benevento-Avellino-Rocchetta S. A. (e) Bivio Bosco Redole-Carpinone Avellino-Mercato S. Severino
	IV	Salerno	Salerno	Salerno	Nocera Inf.-Sapri (e) Battipaglia-Potenza Sicignano-Lagonegro Salerno-Mercato S. Severino (e)
Bari	I	Bari	Bari Barletta	Bari	Bari-Ofantino (e) Bari-Gioia del Colle-Spinazzola-Barletta Porto.
	II	Foggia	Foggia	Foggia	Margherita di Savoia-Ofantino-Lucera Cerignola-Cerignola città Manfredonia-Rocchetta S. A.-Potenza (e) Rocchetta S.A.-Spinazzola

Divisioni	Riparto		Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
	N.	Sede			
Segue **Bari**	III	Taranto	Taranto	Taranto	Gioia del Colle (e)- Taranto
					Potenza (e)
					Taranto-Nasisi-Buffoluto
					Nasisi-Collebasso
	IV	Brindisi	Brindisi	Brindisi	Bari (e)-Otranto
					Nasisi (e)-Brindisi Porto
			Lecce	Lecce	Zollino-Gallipoli
Reggio C.	I	Reggio C.	Reggio C.	Reggio C.	Reggio C.-S. Eufemia B. (e)
					Reggio C.-Catanzaro M. (e)
					Reggio C.-Reggio Porto
	II	Paola	Paola	Paola	Sapri-S. Eufemia B.
			Cosenza		Paola-Castiglione C.
					Sibari (e)-Cosenza Casali
	III	Catanzaro	Catanzaro		Catanzaro M.-Metaponto (e)
					S. Eufemia B. (e)-Catanzaro M.

Divisioni	Riparto		Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
	N.	Sede			
Palermo	I	Palermo	Palermo	Palermo	Palermo C.-Trapani
					Palermo-Termini
			Castelvetrano		S. Agata-Termini
					R. Palumba-Aragona
					Caldare (e)
					Raccordi al Porto di Palermo
	II	Caltanissetta	Caltanissetta	P. Empedocle	Roccapalumba (e)-Leonforte (e)-S. Caterina-Canicatti-Aragona Caldare-P. Empedocle
			Licata		
					Canicatti-Ragusa (e)
	III	Catania	Catania	Catania C.	Catania-Bicocca-Leonforte
			Modica	Catania Acq.	Catania-Siracusa P.
					Valsavoia-C. Girone
					Siracusa-Modica-Ragusa
					Catania C.-Catania P.
	IV	Messina	Messina	Messina	Messina C.-S. Agata (e)
					Messina P.-Catania (e)

Divisioni	Riparto		Deposito con dotazione locomotive	Squadre rialzo	Limite circoscrizioni
	N.	Sede			
Cagliari (1)	I	Cagliari	Cagliari	Cagliari	
	II	Cagliari	Sassari		Cagliari (e)-Golfo Aranci Decimo-Monteponi Portotorres-Chilivani

(1) Al I Riparto di Cagliari è affidata la dirigenza dell'officina di Cagliari.

Circolare N. 63.

Ritorno agli speditori di copertoni privati.

Nelle spedizioni di ritorno agli speditori di copertoni privati, precedentemente utilizzati a protezione di trasporti di merci, si verificano con frequenza disguidi e smarrimenti a causa della mancanza od insufficienza di indicazioni relative al destinatario ed alla destinazione dei copertoni stessi.

Ad evitare tale inconveniente, pel quale l'Amministrazione deve corrispondere indennizzi, che, per l'elevato costo attuale degli incerati, sommano ad importi rilevanti, si prescrive quanto appresso:

I copertoni privati di ritorno devono essere convenientemente ripiegati, legati e piombati a cura dello speditore (destinatario del trasporto a protezione del quale il copertone è stato utilizzato) ed ai singoli colli, così formati, deve essere saldamente applicata, in conformità di quanto si pratica pei colli di sacchi vuoti, *una tavoletta sulla quale sieno scritti il nome e cognome del destinatario ed il nome della stazione cui i colli stessi sono diretti.*

Ricordasi che i copertoni privati di ritorno agli speditori, spesso non sono di proprietà di questi ultimi, ma di Ditte che li dànno a nolo; pertanto, nell'accettazione dei colli di copertoni di ritorno, nel carico, scarico e nei trasbordi, le stazioni non devono tener conto del nome e degli indirizzi che di solito si trovano stampati nel mezzo e negli angoli dei copertoni (indicazioni queste che si riferiscono al proprietario) ma devono assicurarsi che *l'indirizzo risultante dalla tavoletta applicata ai colli corrisponda esattamente con quello indicato nella nota di spedizione.*

Raccomandasi inoltre di tener presente quanto stabilisce l'articolo 115 delle Tariffe, e cioè:

1° — Che sul documento di spedizione di merce, a protezione della quale viene applicato un copertone privato, lo speditore deve praticare l'annotazione: « *Copertone marca* . . . . . .

numero . . . . . del peso di Kg. . . . . . appartenente al mittente e da ritornarsi al medesimo »;

2° — Che sulla nota di spedizione per il ritorno del copertone allo speditore, il destinatario del trasporto primitivo deve praticare l'annotazione: « *Da trasportarsi gratuitamente, avendo servito per la spedizione n. . . . . . . a* $\frac{G.V.}{P.\ V.}$ *del. . . . . . . da . . . . . . a . . . . . composta di . . . del peso di Kg. . . . .* »;

3° — Che i copertoni privati di ritorno devono essere presentati per la spedizione *entro un termine massimo di tre mesi* dal ritiro del trasporto primitivo;

4° — Che all'atto della spedizione (da eseguirsi a grande velocità) di copertoni privati di ritorno, il mittente *deve presentare anche il bollettino di consegna relativo al trasporto precedente*, documento che la stazione gli restituirà dopo aver eseguite le necessarie operazioni di controllo ed avervi annotato gli estremi del ritorno dei copertoni

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Istruzione N. 1.

Pagamenti d'urgenza per conto dei magazzini.

(Vedi istruzione n. 15-1906 e n. 3-1912).

Per provvedere ai pagamenti urgenti a favore dei cottimisti di trasporti con mezzi ordinari, di manipolazioni in genere di carboni e materiali, di confezioni, lavorazioni e riparazioni per conto dei Magazzini fu istituito con l'Istruzione 15-1906 del Servizio II l'apposito mod. R. 99 a) il cui impiego fu condizionato con successiva Istruzione n. 3-1912 dei Servizi II e VI a speciali re-

strizioni che non sono più consentanee alle mutate condizioni del mercato.

Le norme da seguirsi per tali pagamenti sono pertanto modificate come appresso:

a) I Capi Magazzini possono emettere autorizzazioni modulo R. 99 a) fino al limite di L. 6000, per somme dovute in dipendenza di contratti o lettere d'obbligo debitamente approvate.

Sul modulo in parola devono essere indicati gli estremi del contratto o della lettera d'obbligo cui i pagamenti si riferiscono.

Gli uffici di ragioneria riceveranno dal proprio Servizio Centrale non solo copia dei contratti ma anche copia delle lettere d'obbligo stipulato, dal Servizio Approvvigionamenti.

b) Le autorizzazioni mod. R. 99 a) possono essere emesse dai Capi Magazzini anche per pagamenti non dipendenti da contratto o da lettera d'obbligo purchè il loro ammontare non superi le L. 3000 (tremila).

Per le somme superiori a L. 3000 e fino ad un massimo di L. 5000 (limite di competenza del Capo Servizio) le autorizzazioni a pagare mod. R. 99 a) devono essere vidimate dal Capo Servizio Approvvigionamenti prima del loro invio alle Stazioni per il pagamento.

Acquisti d'urgenza:

Ai Capi di Magazzini è data la facoltà di emettere autorizzazioni mod. R. 99 a) per il pagamento coi fondi delle Stazioni, degli acquisti diretti ordinati e regolarmente approvati dalla Sede Centrale per somme non superiori a L. 5000.

Tale facoltà non è estensibile al pagamento di forniture dipendenti da contratto o lettera d'obbligo, ovvero da ordinazioni emesse dalla Sede Centrale del Servizio.

E' vietato emettere simultaneamente più di una autorizzazione di pagamento per lo stesso oggetto.

Il Direttore generale
C. CROVA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIII – N. 48

25 NOVEMBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(4331) – 1920 – Roma — Stab. Poligr. Amm. Guerra.

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

REGIO DECRETO 29 *ottobre* 1920, *n.* 1583 *che reca semplificazioni nell'ordinamento della Direzione generale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Visto il Nostro decreto 28 giugno 1912, n. 728 che porta modificazioni alle leggi vigenti riguardanti le ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

I due Servizi centrali « Segretariato » e « Personale » della Direzione generale delle ferrovie dello Stato vengono riuniti in un solo, denominato « Servizio centrale Personale ed affari generali ».

Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà ad introdurre nell'ordinamento dell'Amministrazione tutte le possibili semplificazioni con criterio di largo decentramento.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) **Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 novembre 1920, n. 273.**

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 29 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 29 *ottobre* 1920, *n.* 1585, *col quale viene ripristinato il rilascio di abbonamenti ferroviari ordinari senza restrizioni* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le tariffe e condizioni pei trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto il decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53;

Visto il decreto Luogotenenziale 4 marzo 1917, n. 551;

Visto l'art. 62 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'industria e commercio;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta uficiale* 19 novembre 1920, 273.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' ripristinato il rilascio senza restrizioni degli abbonamenti ordinari, alle condizioni delle relative tariffe.

Sono quindi abrogate le limitazioni di cui al decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53, art. 1, punto II, comma *f*) e punto VIII, nonchè le disposizioni del decreto Luogotenenziale 4 marzo 1917, n. 551.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 29 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA — ALESSIO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 29 *ottobre* 1920, *n.* 1600, *che autorizza l'applicazione dei prezzi della concessione speciale X ai trasporti degli emigranti e rimpatrianti di nazionalità estera in transito per l'Italia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 novembre 1920, n. 275.

Vista la legge 29 dicembre 1901, n. 562;

Visti gli articoli 39 e 62, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata con R. decreto 28 giugno 1912, numero 728;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura, dell'industria e commercio e del lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Ai trasporti degli emigranti e rimpatrianti di nazionalità estera, in transito per l'Italia, potranno essere applicati i prezzi della concessione speciale X.

Le norme e condizioni per tale applicazione saranno stabilite con decreto del ministro dei lavori pubblici.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 29 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — MEDA — MICHELI — ALESSIO — LABRIOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 7 *novembre* 1920, *n.* 1608, *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a lasciare sulle ferrovie principali e secondarie permanentemente aperti e senza obbligo di custodia i passaggi a livello* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le leggi 30 giugno 1906, n. 272, e 23 luglio 1914, n. 742;
Visto il Nostro decreto 27 novembre 1919, n. 2375;
Ritenuta la necessità di provvedimenti intesi a conseguire economie sulle spese del servizio di guardia lungo le linee ferroviarie dello Stato:
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;
Udito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Agli articoli 1 e 2 del decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2375, sono sostituiti i seguenti:

Art. 1. — L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a lasciare tanto sulle ferrovie principali come sulle secondarie, siano esse esercitate a servizio normale od a servizio economico, permenentemente aperti e senza obbligo di custodia, i passaggi a livello che presentino, da entrambi i lati, visuale libera, in relazione alla velocità dei treni ed alla intensità del transito sulla strada ordinaria. Tali passaggi a livello devono essere messi in evidenza con una indicazione fissa verso la strada ordinaria.

Art. 2. — L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a se-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 novembre 1920, n. 275.

conda delle condizioni delle linee e della frequenza dei treni, potrà provvedere alle visite alla linea ed ai passaggi a livello, ad intervalli non superiori di tre giorni.

Art. 2.

Sono abrogate, per la parte riflettente le ferrovie esercitate dallo Stato, tutte le precedenti disposizioni diverse da quelle contenute nei due primi articoli del decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2375, come sopra modificati, o che non possono coesistere con esse.

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 7 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO.

Visto, ***Il guardasigilli:*** **FERA.**

Regio decreto 7 *novembre* 1920, *n.* 1611 *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a fare anticipazioni sull'ammontare delle forniture del materiale rotabile e degli appalti relativi a riparazioni di materiale ferroviario* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 7 della legge 17 febbraio 1884, n. 2016, sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a fare anticipazioni sull'ammontare delle forniture di materiale rotabile già ordinato o da ordinarsi alle ditte costruttrici nazionali e per appalti relativi a riparazioni di materiale ferroviario in misura non superiore al trenta per cento, secondo norme da stabilirsi dall'Amministrazione stessa, atte a garantirla che le dette anticipazioni vengano impiegate esclusivamente per gli scopi pei quali sono concesse.

Le anticipazioni saranno fatte con buoni del tesoro.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e fino al 30 giugno 1921.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 novembre 1920, n. 275.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 7 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

Ordine generale N. 15.

Ordinamento del Servizio centrale " Personale ed affari generali " e variazioni in alcuni uffici centrali.

(R. D. n. 1583 del 29 ottobre 1920)

Art. 1.

Gli attuali Servizi centrali « Segretariato » e « Personale », vengono riuniti in un solo, denominato « Servizio centrale Personale ed affari generali ».

Art. 2.

Il Servizio centrale « Personale ed affari generali » è suddiviso in due rami.

RAMO PERSONALE, coi seguenti Uffici centrali:

UFFICIO I. — *Regolamenti ed affari generali del personale*, con le Sezioni:

1ª Pratiche generali - Regolamento del personale - Rappresentanza del personale;

2ª Matricola generale - Liquidazione buonuscita (legge numero 641-1913) Bollettino del personale - Situazioni numeriche del personale - Gestione del personale soggetto alla legge dell'equo trattamento;

3ª Turni di servizio - Competenze accessorie - Controllo tecnico delle spese di personale;

4ª Ruolo degli agenti soggetti a vincolo militare e dispense dalle chiamate alle armi - Sezioni ferroviarie militari.

UFFICIO II. — *Assunzioni - Carriera - Esami*, con le Sezioni:

1ª Assunzioni di personale - Nomine in prova - Istruzione professionale degli agenti - Esami;

2ª Nomine a stabile - Aumenti di stipendio e promozioni - Reintegrazioni;

3ª Traslochi - Malattie e congedi - Disponibilità - Aspettative - Esoneri - Dimissioni - Compensi per una volta tanto all'atto dell'esonero agli agenti di ruolo non iscritti al fondo pensioni;

4ª Piante organiche del personale degli uffici ed esecutivo - Ruoli d'anzianità del personale.

UFFICIO III. — *Disciplina e affari diversi del personale*, con le Sezioni:

1ª Disciplina - Segreteria Consiglio di disciplina;

2ª Onorificenze - Encomi - Premi Fondazione Carnegie - Sussidi - Anticipazioni - Gratificazioni - Scuole sussidiate dall'amministrazione - Personale sanitario ausiliario - Cooperative - Archivio - Protocollo e Copia.

UFFICIO IV. — *Previdenza ed infortuni*, con le Sezioni:

1ª Pensioni;

2ª Infortuni;

3ª Opera di previdenza - Fondazione Regina Elena - Inscrizioni alla Cassa Nazionale di previdenza e trattamento di previdenza agli agenti non iscritti al fondo pensioni - Assicurazioni obbligatorie.

RAMO AFFARI GENERALI, coi seguenti Uffici centrali:

UFFICIO V. — *Affari generali ed esercizio*, con le Sezioni:

1ª Andamento e ordinamento generale dell'azienda - Coordinamento di studi per decreti e disegni di legge; risposte a quesiti delle Commissioni parlamentari e ad interrogazioni e inter-

pellanze - Esame dei rilievi della Corte dei conti - Biblioteca - Personale del Servizio;

2ª Affari attinenti all'esercizio - Esame di programmi per nuove linee, di domande per concessioni di nuove ferrovie o tramvie e per riscatti - Passaggi allo Stato di linee di proprietà privata, e cessioni all'industria privata dell'esercizio di linee dello Stato - Apertura di nuove linee - Invenzioni - Revisione degli ordini di servizio, istruzioni e regolamenti interessanti l'esercizio - Bollettino Ufficiale - Rapporti con l'Ente nazionale per le industrie turistiche;

3ª Concessioni di biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto nei casi dalla legge previsti - Disposizioni relative; sorveglianza sull'uso dei biglietti - Scambio con altre aziende di trasporto italiane ed estere;

4ª Contratti - Disposizioni per la stipulazione, approvazione, registrazione e conservazione degli atti - Esperimento delle gare - Ricevimento degli atti pubblici.

UFFICIO VI. — *Lavori e materiale*, con le Sezioni:

1ª Pratiche generali relative ai lavori e forniture a carico delle spese patrimoniali e complementari e di conti speciali - Situazione dei fondi per tali spese - Approvazione delle proposte per lavori, e liquidazioni relative - Affari diversi aventi rapporto coi Servizi Lavori e Costruzioni - Stralcio delle cessate gestioni;

2ª Approvazione delle proposte per materiale rotabile e di esercizio e per impianti telegrafici, telefonici e d'illuminazione, e liquidazioni relative - Revisione delle proposte di demolizione od alienazione del materiali rotabile e d'esercizio - Esame delle proposte per acquisti in conto scorte - Economato del Servizio - Affitti di locali per uffici ed utilizzazione e corrente manutenzione dei locali del fabbricato della Direzione generale;

3ª Gestione patrimoniale e d'esercizio delle case economiche per i ferrovieri - Segreteria della Commissione consultiva centrale delle case - Cooperative fra agenti dell'Amministrazione per costruzioni di case economiche; concessioni di mutui, sorveglianza sulla costruzione delle case, gestione amministrativa delle somme mutuate.

Art. 3.

Sono preposti: al Servizio un funzionàrio del grado 1°; ai singoli rami funzionari di grado non inferiore al 2°; agli uffici centrali funzionari del grado 3°; alle sezioni degli uffici centrali, di massima, funzionari del grado 4°.

Art. 4.

Sono aggregati al Servizio Personale ed Affari generali, ai soli effetti amministrativi, la Segreteria del Consiglio di amministrazione e le Segreteria particolare del Direttore generale; l'Istituto sperimentale e provvisoriamente l'Ufficio per le ferrovie della Libia.

Alla Segreteria del Consiglio è preposto un funzionario del grado 3°; alla Segreteria particolare del Direttore generale un funzionario del grado 4°, entrambi alla immediata dipendenza del Direttore generale; all'Istituto sperimentale un funzionario di grado non inferiore al 2° ed all'Ufficio per le ferrovie della Libia un funzionario del grado 3°.

Art. 5.

Provvisoriamente il nuovo Servizio centrale Personale ed Affari generali e il suo Capo conservano, in quanto non sia diversamente disposto nel presente ordine generale, le attribuzioni dei Servizi Segretariato e Personale, e le facoltà dei rispettivi Capi, di cui agli ordini generali n. 1 e 3 del 1914.

Art. 6.

L'attuale Ufficio centrale « Statistica » del Servizio Segretariato passa al Servizio Ragioneria come Ufficio V.

A questo Servizio passano pure, con le prevalenti attribuzioni attuali, gli Uffici distaccati « Contabilità prodotti » di Firenze e « Assegni e statistica merci » di Torino, ora dipendenti dal Ser-

vizio Movimento e Traffico. Il primo di essi assume fra le sue attribuzioni anche la statistica viaggiatori, ora assegnata al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze ed è posto alla dipendenza dell'Ufficio centrale III del Servizio Ragioneria, tranne pel Riparto statistica il quale dipende dall'Ufficio centrale V dello stesso Servizio; il secondo è posto alla dipendenza del citato ufficio V. Quelle fra le attuali mansioni dei due uffici che siano proprie del traffico verranno con disposizioni interne attribuite ai restanti Uffici di controllo.

L'attuale Ufficio centrale IX del Servizio Movimento e Traffico ramo Traffico, assume il titolo « Controlli e gestioni contabili » e quelle delle sue attuali attribuzioni che sono inerenti alla sorveglianza sui prodotti vengono assunte dall'Ufficio III del Servizio Ragioneria.

L'attuale Ufficio III « Servizi cumulativi » del Servizio Movimento e Traffico passa dal Ramo movimento al Ramo traffico del medesimo Servizio con tutte le sue attribuzioni.

L'Ufficio distaccato « Reclami tassazione merci » del Servizio Movimento e Traffico viene soppresso e le sue attribuzioni vengono distribuite fra i rimanenti Uffici di controllo merci secondo la competenza di ciascuno.

Il « Riparto Propaganda » dell'ufficio II del Segretariato rimane soppresso e dell'esecuzione del contratto con l'Ente Nazionale per le industrie turistiche rimane incaricato l'ufficio V. Le pratiche relative alla gestione della pubblicità nelle stazioni, nei treni e lungo le linee e alla gestione delle rivendite di libri e giornali nelle stazioni passano all'ufficio III del Servizio Movimento e Traffico.

Art. 7.

In quanto non sono modificati dal presente Ordine generale, restano in vigore gli ordini generali 1-1914 (ordinamento del Servizio Personale), 3-1914 (ordinamento del Servizio Segretariato), 4-1914 (ordinamento del Servizio Ragioneria), 4-1920 (ordinamento del Servizio Movimento e Traffico).

Art. 8.

Il presente Ordine generale avrà effetto dal 1° dicembre 1920.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 7 ottobre 1920.

Appendice n. 8 all'Ordine generale n. 4-1918.

Indennità di malaria.

In applicazione dell'articolo 88 delle disposizioni sulle competenze accessorie ed in base alle constatazioni eseguite a cura del Servizio Sanitario nei riguardi della infezione malarica, la classificazione stabilita dall'Ordine generale n. 4-1918 — per i tratti di linea e per le stazioni indicati nell'unito allegato *A* — è modificata come risulta dall'allegato stesso.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 6 novembre 1920.

ALLEGATO A.

Elenco delle modificazioni da apportarsi alla classificazione delle località malariche di cui l'allegato *A* all'Ordine generale 4-918.

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal chilometro	al chilometro	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal chilometro	al chilometro	Stazioni e fermate comprese	Zona
			LINEA: **ROMA-CASSINO-NAPOLI (58)**				
6+549	32+737	Ciampino-Montecompatri-Colonna	*lieve*	6+549	16+574	Ciampino	*grave*
				16+574	32+737	Montecompatri Colonna	*lieve*
			LINEA: **CIAMPINO-VELLETRI-SEGNI (60)**				
0+242	1+132	—	*lieve*	0+242	1+132	—	*grave*
			LINEA: **CIAMPINO-FRASCATI (59)**				
0+640	3+251	Galleria	*lieve*	0+640	3+251	Galleria	*grave*
			LINEA: **ROMA-ALBANO (108)**				
1+348	14+198	Capannelle	*lieve*	1+348	14+198	Capannelle	*grave*

Ordine di servizio N. 125.

Servizio cumulativo con la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni Umbertide.

(Vedi ordine di servizio n. 116-1920).

A cominciare dal giorno 18 novembre 1920 restano abrogate le disposizioni di cui all'Ordine di servizio n. 116-1920 e viene quindi riattivato alle normali condizioni il servizio cumulativo con la *Ferrovia Terni - Ponte S. Giovanni-Umbertide*, esercitata dalla Società per le ferrovie dell'Appennino Centrale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

ANNO XIII - N. 49

2 DICEMBRE 1920

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4426) - 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Parte seconda. — **Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni** *di durata indeterminata:*

Parte terza. — **Ordini di servizio e Circolari** *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria.**

(*Per memoria*).

REGIO DECRETO 1 *settembre* 1920, *n.* 1589, *che approva il regolamento per l'ente autonomo del porto di Ancona istituito con decreto-legge* 3 *luglio* 1919, *n.* 1359 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto-legge 3 luglio 1919, n. 1359, che istituì, con sede in Ancona, un Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio del porto di Ancona;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvato l'unito regolamento visto, d'ordine Nostro, dai ministri segretari di Stato proponenti, per la esecuzione del Nostro decreto-legge 3 luglio 1919, numero 1359, relativo all'istituzione di un Ente autonomo per la costruzione delle opere e l'esercizio del porto di Ancona.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 1° settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — MEDA — ALESSIO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 novembre 1920, n. 575.

REGOLAMENTO
per l'Ente portuale di Ancona

CAPO I.
Costituzione dell'Ente.

Art. 1.

L'Ente portuale di Ancona, istituito con decreto-legge in data 3 luglio 1919, n. 1359, con sede in Ancona, ha la durata di anni 60 a decorrere dal 16 agosto 1919.

Art. 2.

L'amministrazione dell'Ente è affidata ad un Consiglio composto nei modi di cui all'art. 1 del citato decreto.

Il mandato del presidente e dei consiglieri è personale e scade ogni quattro anni dalla data della prima adunanza del Consiglio salvo riconferma.

Due mesi prima dello scadere del quadriennio sarà promossa dal Consiglio di amministrazione la nomina del presidente nonchè dei membri del Consiglio stesso che saranno al più presto designati dalle Amministrazioni ed Enti interessati.

Art. 3.

La carica di componente il Consiglio di amministrazione è incompatibile con la condizione di

a) attore o convenuto o patrocinatore di parte avversa in un giudizio in cui sia impegnato l'Ente;

b) arbitro o perito in un giudizio in cui sia impegnato l'Ente;

c) partecipante direttamente o indirettamente ad appalti, imprese o servizi di interesse dell'Ente;

d) impiegato o salariato dell'Ente; salvo il caso di cui al secondo comma dell'art. 17.

E' incapace di coprire detta carica chiunque si trovi in qualcuna delle condizioni previste dall'art. 25 del testo unico 4 febbraio 1915, n. 148, della legge comunale e provinciale.

Art. 4.

I consiglieri di amministrazione decadono dalla carica se mancano a quattro adunanze consecutive a meno che l'assenza non sia giustificata

da gravi ragioni personali o di servizio le quali non abbiano carattere tale da rendere frustraneo il compito di rappresentante.

Nel caso di tale decadenza, come pure nei casi di cessazione straordinaria del mandato per rinunzia, per sopravvenuta incompatibilità o incapacità o per qualsiasi altra causa, l'Amministrazione interessata, su richiesta del presidente dell'Ente, provvederà alla sostituzione del suo rappresentante entro un mese, nei modi prescritti.

Il nuovo rappresentante rimane in carica fino al termine del quadriennio in corso.

Art. 5.

La decadenza e la cessazione del mandato, di cui all'articolo precedente sono pronunciate dal Consiglio di amministrazione previa, però, contestazione all'interessato nei casi di assenza e di incompatibilità. La decisione ha carattere definitivo.

Art. 6.

Il Consiglio si riunisce in via ordinaria almeno ogni trimestre ed in via straordinaria ogni qual volta sia convocato dal presidente, di sua iniziativa e quando tre almeno dei suoi componenti gliene presentino richiesta scritta.

Gli avvisi di convocazione sono inviati almeno otto giorni prima di quello fissato per la riunione e sarà ad essi allegato l'ordine del giorno.

In casi di urgenza la convocazione potrà essere indetta telegraficamente almeno 48 ore prima, ferma restando la comunicazione sommaria della materia da trattare.

In nessun caso può essere trattata materia non contenuta nell'ordine del giorno, salvo che il Consiglio, al completo e con voto unanime, non disponga diversamente.

Art. 7.

Per la validità delle deliberazioni del Consiglio occorre che intervengano almeno sei dei suoi membri.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza di voti dei presenti e nelle votazioni, in caso di parità di voti, è decisivo quello del presidente.

Il capo dell'ufficio del Segretariato dell'Ente è il segretario del Consiglio ed ha voto consultivo, salvo il caso di cui al secondo comma dell'articolo 17.

Egli però non può assistere alla discussione su materia che lo interessi personalmente o quando il Consiglio lo ritenga opportuno.

L'Ente ha facoltà di fare intervenire alle adunanze funzionari dello Stato per consultarli su questioni che interessino l'Ente stesso nei riguardi delle loro mansioni.

Art. 8.

Il presidente e gli altri membri del Consiglio di amministrazione si astengono dal prendere parte alle discussioni e deliberazioni quando siano trattati argomenti che personalmente li interessino o che interessino congiunti ed affini fino al 4° grado civile o che riguardino aziende e ditte con le quali essi abbiano rapporti di interesse o di affari.

Art. 9.

I processi verbali di ciascuna adunanza sono redatti dal capo dell'Ufficio segretariato; in caso di suo impedimento o di assenza, da un funzionario dell'Ente all'uopo autorizzato, o dal consigliere meno anziano nel caso previsto nel penultimo comma dell'art. 7. Vengono letti e sottoposti all'approvazione del Consiglio nell'adunanza successiva ed in caso di urgenza nella seduta medesima.

Debbono indicare gli argomenti ed il numero dei voti riportati da ciascuna deliberazione.

Ogni consigliere ha diritto che nel verbale risulti il suo voto e i motivi che lo hanno determinato.

I verbali saranno firmati dal presidente e dal capo del Segretariato o da chi ne fa le veci.

Art. 10.

Il Consiglio di amministrazione potrà stabilire in favore dei suoi membri un emolumento in misura non superiore a L. 2000 annue da corrispondere sia sotto forma di medaglia di presenza per seduta, sia come indennità complessiva alla fine di ogni esercizio finanziario nella misura che verrà determinata dal Consiglio stesso.

Ai consiglieri residenti fuori della sede dell'Ente per i viaggi eseguiti per prendere parte alle sedute del Consiglio saranno corrisposte, a carico delle amministrazioni, cui appartengono, le indennità di missione che loro spettano in base ai propri regolamenti oltre al rimborso delle spese di viaggio per coloro che dovessero pagarle.

Le spese di viaggio, di permanenza e di rappresentanza per viaggi e missioni eseguite da membri del Consiglio di amministrazione nell'interesse e in rappresentanza dell'Ente faranno carico all'Ente stesso.

CAPO II.

Attribuzioni del Consiglio di amministrazione e del presidente.

Art. 11.

Il Consiglio di amministrazione è l'organo deliberativo dell'Ente; esso decide in qualsiasi materia di competenza dell'Ente stesso, salvo le attribuzioni riservate al presidente.

Art. 12.

Il presidente ha la legale rappresentanza dell'Ente; egli:

a) sovraintende a tutto l'andamento dell'Ente;

b) convoca e presiede le adunanze;

c) dispone e vigila l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio;

d) mantiene la disciplina tra gli stipendiati e salariati avvalendosi dei poteri di cui ai successivi articoli;

e) può delegare ad altro membro del Consiglio la rappresentanza della stipulazione dei contratti;

f) esercita in generale tutte le funzioni di carattere esecutivo spettanti all'Ente, oltre quelle deliberative che gli fossero delegate dal Consiglio;

g) rende esecutori i ruoli annuali delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, le note dei canoni dipendenti da concessioni o da affitti e da altri proventi per il riparto delle spese erogate per lavori tra gli Enti tenuti a contribuire a norma di legge;

h) propone al Consiglio la compilazione dei progetti dei lavori e l'ordine della loro esecuzione, nonchè le norme generali alle quali dovranno essere informati i capitolati di oneri;

i) presiede alle gare di aggiudicazione e designa il membro delegato a sostituirlo in caso di impedimento o di assenza;

l) delibera sulle licenze di concessioni nei limiti indicati nell'articolo 45;

m) dispone l'istruttoria e gli atti relativi alla gestione diretta od alla concessione di aree, impianti meccanici, nonchè di servizi di competenza dell'Ente;

n) può prendere, sotto la sua responsabilità e salva sempre, anche nei riguardi dei terzi, la ratifica del Consiglio, nella sua prima adunanza, le deliberazioni a questo spettanti quando l'urgenza sia tale da non permettere la convocazione.

Art. 13.

Al presidente è dovuta un'indennità annua di L. 20.000 ivi compresi, ove esso presidente sia funzionario dello Stato, lo stipendio e le altre com-

petenze spettanti per il suo grado a sensi dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 7 marzo 1920.

Art. 14.

Il vice presidente sostituisce il presidente nei casi di assenza o di impedimento. Può inoltre esercitare le funzioni che il presidente ritenga di delegargli.

Art. 15.

Il Consiglio di amministrazione può affidare la direzione superiore dei lavori o consulenze tecniche, legali, finanziarie, ecc. a persona di speciale capacità, retribuendole con adeguate indennità.

Il Consiglio potrà richiedere alla R. avvocatura erariale di rappresentarlo o difenderlo in tutti i giudizi attivi e passivi avanti le autorità giudiziarie, collegi arbitrali e giurisdizioni speciali. Gli onorari, le competenze, da corrispondere all'Avvocatura erariale saranno liquidati a norma di legge.

CAPO III.

Uffici ed impiegati.

Art. 16.

I servizi di competenza dell'Ente sono disimpegnati da un ufficio di Segretariato, da un ufficio tecnico dei lavori, da un ufficio di ragioneria e da un ufficio per l'esercizio portuale.

Il Consiglio può riunire due o più uffici sotto la direzione di un unico titolare.

Art. 17.

Il capo del Segretariato ha anche l'attributo di capo del personale. Egli è responsabile verso il presidente e verso il Consiglio dell'andamento dei servizi affidatigli e ne riceve gli atti pubblici amministrativi con le forme e modi stabiliti per l'Amministrazione comunale.

L'incarico suddetto potrà anche essere affidato dal Consiglio ad uno dei consiglieri determinando le relative indennità.

Art. 17-*bis*.

Il funzionario preposto all'ufficio di ragioneria risponde personalmente della tenuta dei libri contabili, ed in particolare del conto degli impegni, del copia mandati, dello scadenzario, dei pagamenti ad epoca fissa, del

registro degli atti impeditivi di pagamento, del registro delle entrate e degli inventari dei beni mobili ed immobili.

Spetta inoltre al ragioniere di preparare ogni anno, nei prescritti termini di tempo, il progetto del bilancio preventivo, ed il conto consuntivo dell'azienda, ed in genere di curare quei provvedimenti od atti necessari al regolare andamento ed al perfetto controllo della gestione contabile dell'Ente.

Art. 18.

Le nomine del personale sia di concetto che d'ordine sono deliberate dal Consiglio in base a ruoli organici regolarmente approvati ed alle vacanze di posti: il relativo decreto è firmato dal presidente e vistato dal capo del Segretariato.

Le assunzioni ed il licenziamento del basso personale e di quello avventizio sono fatte dal presidente.

Art. 19.

Il Consiglio può richiedere per il servizio dell'Ente personale delle Amministrazioni dello Stato, o di Amministrazioni locali da assumersi a carico dell'Ente stesso per coprire posti contemplati nei ruoli od anche in soprannumero secondo i bisogni.

Il personale posto a disposizione dell'Ente da Amministrazioni di Stato rimane soggetto alle norme disciplinari dell'Amministrazione cui appartiene.

Per le punizioni superiori alla censura, il presidente dovrà riferire all'Amministrazione da cui l'impiegato dipende per l'applcazione degli articoli 49 e 51 del testo unico sullo stato giuridico degli impiegati civili del 22 novembre 1908, n. 693.

Il presidente potrà, per altro, esonerare detto personale dal servizio, in attesa delle decisioni delle rispettive Amministrazioni.

Le note caratteristiche sono fatte dai rispettivi capi di ufficio e per questi dal presidente.

Art. 20.

Al personale direttamente assunto il presidente può infliggere la censura o la sospensione dallo stipendio e dalle funzioni fino a cinque giorni, udite le discolpe dell'interessato.

Circa le maggiori pene disciplinari e salva la disposizione di cui all'articolo 18, comma 2°, per il personale d'ordine e per il basso personale decide il Consiglio di amministrazione a norma degli speciali regolamenti di servizio.

Quando la gravità dei fatti lo richieda, il presidente può altresì ordinare la sospensione dal grado e dallo stipendio a tempo indeterminato anche

prima di udire le deduzioni dell'impiegato, salvo le deliberazioni del Consiglio di amministrazione nella sua prima convocazione.

Le deliberazioni del presidente e quelle del Consiglio nei limiti della rispettiva competenza hanno carattere definitivo.

Art. 21.

Le indennità per trasferte o traslochi ai funzionari dell'Ente saranno liquidate nella misura stabilita dallo Stato per i propri impiegati.

Art. 22.

Le altre disposizioni regolanti lo stato giuridico economico e disciplinare dei funzionari nonchè le norme per il funzionamento del Sergetariato, degli uffici e dei servizi di ogni specie saranno determinate dal Consiglio d'amministrazione in apposito regolamento.

Il Consiglio stesso annualmente approva il ruolo del personale in base all'organico da esso deliberato.

Capo IV.

Gestione finanziaria.

Art. 23.

L'anno finanziario comincia col 1° gennaio e termina col 31 dicembre.

Le operazioni per accertare entrate, per impegnare spese, per effettuare riscossioni od eseguire pagamenti in conto dell'esercizio si devono ultimare col 31 dicembre, nel qual giorno si chiudono tutti i conti relativi all'esercizio finanziario.

Art. 24.

Non oltre il 31 ottobre di ciascun anno sarà compilato lo schema del bilancio preventivo per l'anno seguente, da approvarsi dal Consiglio di amministrazione. Esso sarà costituito dal bilancio economico e da quello finanziario.

Il bilancio economico comprende:

a) nella parte attiva le rendite, i ricavi, le entrate reali e figurative ed i profitti che si presume possano verificarsi nell'anno:

b) nella parte passiva le spese reali e figurative, gli oneri, i consumi e le perdite che si presume abbiano a verificarsi nello stesso periodo.

Il bilancio finanziario indica le entrate e le uscite da riscuotere o da pagare, reali e figurative, che si prevede di accertare nell'anno.

Del bilancio preventivo sarà data comunicazione ai Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e del tesoro, appena sarà approvato.

Art. 25.

Entro il primo trimestre di ogni anno dovrà essere compilato e sottoposto al Consiglio di amministrazione il conto consuntivo dell'esercizio precedente. Esso sarà corredato da una relazione sull'andamento generale dell'azienda compilata in base agli elementi approntati dai capi dei diversi uffici. Copia di esso dovrà essere comunicata ai membri del Consiglio almeno quindici giorni prima della discussione. Nei quindici giorni dalla data di approvazione da parte del Consiglio di amministrazione, e, in ogni caso, non più tardi del 31 marzo, copia del conto sarà trasmessa per l'approvazione ai Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e del tesoro, unitamente alla relazione di cui sopra.

Art. 26.

Tutti gli atti che importino impegno od ordinativo di spesa debbono essere firmati dal presidente e vistati dal capo del Segretariato. Agli effetti contabili apporrà anche la firma il ragioniere; ove questi non creda, per insufficiente documentazione o per qualsiasi altra causa d'irregolarità, di darvi corso, ne riferirà immediatamente al presidente, che potrà disporre con ordine scritto, l'esecuzione del provvedimento, salvo a sottoporre la decisione al Consiglio d'amministrazione nella successiva convocazione.

Rimane sotto la responsabilità del capo del Segretariato l'inclusione di tale comunicazione nell'ordine del giorno.

Art. 27.

Per la riscossione del contributo dello Stato di cui all'art. 4 del decreto 3 luglio 1919, n. 1559, l'Ente rimetterà annualmente al Ministero dei lavori pubblici la domanda di pagamento debitamente giustificata.

Art. 28.

Al termine di ciascun esercizio finanziario l'Ente rimette in doppia copia al Ministero dei lavori pubblici l'elenco delle somme avute dagli Enti locali, quale contributo alla spesa sostenuta per le opere di cui nella convenzione 7 aprile 1919 fra i delegati del Ministero del tesoro, dei lavori pubblici e dei trasporti ed i legali rappresentanti della Provincia, del Comune e della Camera di commercio di Ancona.

Detto elenco sarà corredato da copia dei documenti giustificativi e diventerà definitivo a norma e per gli effetti delle vigenti disposizioni di legge quando il Ministero l'avrà restituito vistato.

Art. 29.

A ciascuno degli Enti interessati viene data comunicazione di tale elenco definitivo perchè esegua il rimborso delle spese di sua spettanza entro i novanta giorni successivi a quello di comunicazione.

Alla fine di ogni anno finanziario l'Ente rimette ai prefetti l'indicazione presuntiva dell'ammontare del contributo degli Enti locali nella spesa da sostenersi nell'anno successivo alle opere di cui sopra.

Tale comunicazione non pregiudica il rimborso della maggiore spesa che fosse accertata all'atto della liquidazione.

Art. 30.

I proventi di concessione o di affitti di aree, fabbricati e locali, diritti di sosta, ecc., sono corrisposti direttamente all'Ente dalla data in cui esso ne avrà ricevuta la consegna ed assunta la gestione.

Sino a quando l'Ente non potrà provvedere direttamente a mezzo dei suoi uffici alla riscossione dei proventi per concessioni, affitti di aree, fabbricati e locali, diritti di sosta, ecc., l'amministrazione governativa continuerà a percepire tali proventi e li rimborserà a richiesta dell'Ente con la decorrenza dal 16 agosto 1919.

Art. 31.

Le modalità di riscossione delle tasse e soprattasse affidate all'Amministrazione doganale, del versamento all'ufficio cassa dell'Ente e delle operazioni di verifica saranno stabilite d'accordo tra il Ministero delle finanze e l'Ente medesimo.

Art. 32.

Le spese di riparazione dei danni arrecati dai privati ad opere, impianti, ecc., concesse dall'Ente saranno a questo rimborsate sui depositi che la capitaneria di porto avrà fatto eseguire dai responsabili nella cassa dell'Ente, a norma dell'art. 177 del Codice per la marina mercantile e 864 del relativo regolamento.

A tal fine, constatato il danno, la capitaneria inviterà l'Ente a determinare senza indugio l'entità del deposito per gli ulteriori provvedimenti.

Compiuta la riparazione la spesa relativa verrà liquidata e comunicata alla capitaneria di porto che curerà la restituzione al depositante delle eccedenze di deposito.

Art. 33.

Tutti coloro che hanno maneggio di denaro e che sono incaricati del deposito ed hanno in conseguenza valori materiali dell'Ente, devono prestare congrua cauzione, il cui ammontare sarà determinato dal Consiglio.

Art. 34.

La gestione dei meccanismi attualmente esistenti nel porto e i fondi a disposizione di essa saranno trasferiti all'Ente dal giorno dell'effettiva presa in consegna, salvaguardando i diritti acquisiti del personale addettovi nominato dalla Camera di commercio.

CAPO V.

Contratti e lavori.

Art. 35.

Nei modi e con le forme stabilite dal Consiglio d'amministrazione, con deliberazione motivata, si provvede a tutte le contrattazioni ed ai lavori riguardanti i servizi di competenza dell'Ente.

Art. 36.

Per la esecuzione dei lavori e per le spese in economia l'Ente può emettere mandati di anticipazione ai propri funzionari fino a L. 10.000 e di apertura di credito fino a L. 100.000.

Non potrà essere emesso un nuovo mandato per lo stesso oggetto se non sia stato presentato il rendiconto giustificativo di almeno due terzi di quello precedente.

I mandati sono firmati dal presidente e dal capo del Segretariato e portano il visto del ragioniere.

Art. 37.

I funzionari che, a termini dell'articolo precedente, ricevono anticipazioni, sono esonerati dal prestar cauzione.

Coloro a favore dei quali sono autorizzate anticipazioni od aperture di credito, debbono presentare il relativo rendiconto appena erogati totalmente i fondi e comunque non oltre la fine di ciascun trimestre.

Entro il 15 gennaio di ciascun anno debbono essere presentati i rendiconti dell'ultimo trimestre del decorso esercizio e le eventuali richieste di rinnovazione di mandati che sono scaduti con la chiusura dell'esercizio finanziario.

Entro lo stesso termine devono essere riversate alla cassa dell'Ente le somme anticipate non spese.

Art. 38.

I mandati per pagamenti diretti per lavori o forniture sono emessi in base ai certificati ed agli stati di avanzamento da rilasciarsi dall'ufficio tecnico.

Art. 39.

Sulla richiesta dell'Ente l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede nei modi consueti alla compilazione dei progetti di massima e di

quelli esecutivi occorrenti per le opere e provviste che riguardino servizi ferroviari.

Fra questi lavori potranno essere compresi quelli necessari per il passaggio diretto delle merci dal vettore ferroviario al vettore marittimo e viceversa per il funzionamento dei servizi cumulativi ferroviari e marittimi.

I progetti che riguardano modificazioni agli impianti esistenti potranno essere studiati anche per iniziativa dell'Amministrazione predetta.

I progetti saranno presentati all'Ente e saranno sottoposti al procedimento stabilito per gli altri progetti.

Art. 40.

Possono essere eseguibili in economia quei lavori che per la loro limitata entità o per l'urgenza non consentano indugio dell'appalto in conformità alle disposizioni per l'esecuzione dei lavori per conto dello Stato.

In caso di somma urgenza per garantire la continuità e sicurezza dell'esercizio gravemente minacciate potranno i lavori essere eseguiti immediatamente, previa compilazione di un verbale di constatazione da approvarsi dal presidente. Questi curerà la ratifica del provvedimento nella prima adunanza del Consiglio.

Art. 41.

Per le espropriazioni l'Ente provvede alla pubblicazione del piano parcellare con l'offerta dell'indennità ai proprietari.

Gli stati di consistenza sono compilati in contradditorio degli interessati, i quali sono invitati ad intervenirvi con avviso da pubblicarsi almeno quindici giorni prima, in ciascuno dei Comuni interessati.

In mancanza di tale intervento, gli stati di consistenza sono compilati con l'assistenza di due testimoni. Appena effettuato il deposito prescritto l'Ente potrà promuovere dal prefetto il decreto di occupazione e di espropriazione dei beni di cui agli articoli 30 e 48 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Capo VI.

Gestione del porto.

Art. 42.

Le aree di cui a norma dello convenzione 7 aprile 1919 viene concessa la gestione all'Ente, sono distinte in tre categorie:

a) aree occorrenti per le ordinarie operazioni commerciali e delle quali è consentita l'occupazione solo pel tempo occorrente per il disbrigo delle operazioni medesime;

b) aree concesse per più lungo tempo o per altri usi i quali però non compromettano menomamente la revocabilità della concessione *ad mutum*

o lo sgombero immediato e la rimessa del pristino stato delle aree medesime:

c) aree concesse per usi che implichino la costruzione di opere stabili e permanenti alterazioni delle aree medesime.

La distribuzione delle aree fra le tre categorie sarà fatta dal presidente su deliberazione del Consiglio di amministrazione d'intesa con la capitaneria di porto.

Art. 43.

L'occupazione delle aree di cui alla lettera *a*) dell'articolo precedente sarà regolata dalle norme e tariffe che verranno determinate in apposito regolamento che l'Ente sottoporrà all'approvazione del Ministero dei trasporti a mente dell'art. 14 della convenzione 7 aprile 1919, anche per gli effetti dell'art. 41 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

Art. 44.

Le concessioni delle aree di cui alla lettera *b*) dell'art. 42 saranno fatte per licenze trimestrali, semestrali ed annuali ed anche per più lungo periodo se riguardano i cantieri e le altre industrie navali contemplate nel capo 1°, art. 3, del regolamento 20 novembre 1879 per l'applicazione del Codice per la marina mercantile.

Le licenze delle quali non sia stata chiesta la rinnovazione un mese prima della loro scadenza s'intendono decadute.

Art. 45.

Le licenze trimestrali e semestrali sono concesse dal presidente, dietro domanda degli interessati; ma dovranno essere presentate al Consilgio di amministrazione per la ratifica nella prima adunanza successiva al rilascio della licenza stessa.

In nessun caso potranno essere prorogate se la ratifica stessa non abbia avuto luogo.

Art. 46.

Le licenze annuali o di durata superiore devono essere previamente autorizzate dal Consiglio di amministrazione. Questa autorizzazione, salva decisione in contrario, implicherà anche quella di eventuali proroghe.

Art. 47.

Qualora più domande di concessioni per gli scopi di cui alle lettere *a*) e *b*) dell'art. 42 fossero fatte per occupare lo stesso luogo la preferenza sarà normalmente determinata dalla priorità dell'effettiva presentazione quale sarà accertata dal registro dell'ufficio dell'Ente incaricato di ricevere le domande stesse.

Il Consiglio di amministrazione, su proposta del presidente, avrà però facoltà di derogare a questa norma, sia aprendo una gara per l'aggiudicazione della concessione, sia dando la preferenza con provvedimento motivato alla domanda rispondente ad un fine che giudichi di maggiore interesse pubblico e dell'Ente qualora siano diversi i fini per i quali l'area è richiesta.

Art. 48.

I canoni per le licenze trimestrali o semestrali sono fissati dal presidente; gli altri dal Consiglio di amministrazione.

Nei contratti implicanti l'obbligo di costituire opere la cui proprietà debba essere lasciata all'Ente senza compenso, potrà essere stabilito nella misura fissa di L. 1 il canone da pagarsi a titolo di semplice riconoscimento dei diritti dell'Ente, salvo gli altri oneri inerenti ai contratti.

Art. 49.

Le concessioni fatte per licenza sono sempre subordinate alla condizione che l'Ente potrà in qualunque tempo e per qualunque causa risolverle e fare sgombrare il suolo con semplice intimazione scritta. Nel caso di risoluzione il concessionario non potrà pretendere indennizzo o compenso alcuno, ma soltanto la restituzione della metà del canone pagato purchè abbia usufruito dell'area per un tempo inferiore alla metà di quello indicato per la licenza.

Art. 50.

Quando per lo scopo della concessione o per le opere di cui occorra autorizzare l'esecuzione venga esclusa la materiale possibilità di poter ottenere in qualunque momento lo sgombero e la rimessa in pristino dell'area, la concessione dovrà farsi mediante contratto.

I contratti non avranno effetto esecutivo finchè non siano approvati con decreto Ministeriale o Reale secondo le disposizioni vigenti.

Anche le concessioni fatte per contratto saranno sempre subordinate alla revoca per qualsiasi ragione di pubblica utilità o di interesse dell'Ente, ma la revoca potrà essere subordinata al pagamento di un'indennità proporzionata al costo previamente accertato delle opere ed al tempo mancante al termine della concessione.

Tale indennità sarà esclusivamente determinata dal Consiglio di amministrazione.

Nei contratti stessi sarà stabilito un congruo termine entro il quale il concessionario dovrà assumersi l'obbligo di sgombrare completamente l'area occupata.

Qualora invece convenisse all'Ente la conservazione delle opere medesime sarà imposto al concessionario l'obbligo di mantenerle e di consegnarle all'Ente in perfetto stato alla scadenza senza indennizzo o compenso alcuno.

Art. 51.

Nel caso di concorrenza tra più domande di concessioni contrattuali sarà preferita ad esclusivo giudizio del Consiglio con deliberazione motivata, quella che s proponga scopi di maggiore interesse pubblico e dell'Ente, e se lo scopo sia identico quella che presenta maggiori garanzie finanziarie e tecniche.

Sarà però in facoltà del Consiglio l'aggiudicare la concessione in seguito a pubblica gara o a licitazione privata pel miglioramento del canone od anche in seguito a concorso dei progetti tecnici.

Sono concorrenti le domande di concessioni che riflettano l'occupazione della stessa area o comunque siano fra loro tecnicamente incompatibili.

Art. 52.

Sulle domande di concessione di cui alla lettera c) dell'art. 42 l'Ente sentirà il parere della capitaneria di porto per quanto esse possano riferirsi alla polizia portuale ed alla navigazione.

Art. 53.

Un elenco di tutte le concessioni fatte per licenze e per contratto dovrà essere trasmesso al Ministero dei trasporti alla fine di ciascun semestre.

Art. 54.

Per tutto quanto non risulti altrimenti stabilito dal decreto Luogotenenziale 3 luglio 1919, n. 1359, e dal presente regolamento l'Ente si atterrà nelle concessioni alle norme contenute nel titolo 3°, capo 1°, 2°, 3°, 4° e 5° del regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile od alle altre disposizioni legislative e regolamentari vigenti.

Art. 55.

A garanzia di qualsiasi concessione il concessionario deve depositare presso l'Ente una cauzione sufficiente a garantire il pagamento dei canoni e l'osservanza di tutti gli obblighi assunti.

Art. 56.

L'esercizio delle gru e degli altri meccanismi per l'imbarco, lo sbarco, il trasbordo, l'immagazzinamento, ecc., delle merci, nonchè degli spazi coperti e scoperti, dei capannoni di deposito, dei magazzini generali, punti franchi, ecc., degli alberi di carenaggio, scali di alaggio, ecc. e di ogni altro arredamento portuale, costruito anche e cura dello tSato e gestiti dall'Ente, potrà essere da questo anche dato in concessione a privati.

L'esercizio di essi, tanto eseguito direttamente che fatto in concessione, deve essere disciplinato da speciali tariffe e regolamenti approvati con decreto del Ministero dei trasporti.

CAPO VII.

Disposizioni transitorie.

Art. 57.

Fino a che il nuovo regolamento di cui all'art. 43 non sarà approvato, il deposito delle merci sulle aree demaniali dei porti verrà disposto dalla presidenza dell'Ente portuale d'intesa con la capitaneria di porto e la locale Comera di commercio.

Atr. 58.

Per i contratti tuttora vigenti tra le Amministrazioni dello Stato e le imprese assuntrici di appalti di manutenzione e di illuminazione del porto di Ancona, l'Ente si sostituisce allo Stato fino alla scadenza per quanto riguarda gli obblighi di cui all'art. 15 della convenzione.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
(come da decreto in data 1° settembre 1920)

Il ministro dei lavori pubblici
PEANO.

Il ministro del tesoro
MEDA.

Il ministro dell'industria e commercio
ALESSIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 8 *ottobre* 1920, *n.* 1605, *che proroga il termine prescritto dall'art.* 12 *del decreto-legge* 31 *ottobre* 1919, *n.* 2264, *concernente il compenso supplementare o soprapprezzo a favore dei distributori di energia elettrica* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto legge 31 ottobre 1919, n. 2264;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria ed il commercio, di concerto con i ministri segretari di Stato per i lavori pubblici, per l'interno, per la giustizia e gli affari del culto e per il tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

A modificazione dell'art. 12 del R. decreto-legge 31 ottobre 1919, n. 2264, è prorogato fino al 30 giugno 1922 il termine entro il quale il distributore di energia elettrica può, a norma del predetto articolo, continuare ad esigere dai propri utenti il compenso supplementare o sopraprezzo, che lo indennizzi del maggior costo del combustibile.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 8 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — ALESSIO — PEANO —
FERA — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 novembre 1920, n. 277.

REGIO DECRETO-LEGGE 29 *ottobre* 1920, *n.* 1601, *che introduce variazioni sullo stato di previsione dell'entrata e di quello della spesa delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1919-920 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 31 marzo 1920, n. 350;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nello stato di previsione dell'entrata e di quello della spesa delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1919-920, sono introdotte le variazioni indicate nella tabella annessa al presente decreto, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Art. 2.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio fiananziario medesimo, lo stanziamento del capitolo n. 222-*bis* « Assegnazione straordinaria all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a pareggio del bilancio, per l'esercizio finanziario 1919-920 », è diminuito della somma di lire centonovantamilioni L. 190.000.000).

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la conver-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 novembre 1920. n. 277.

sione in legge, ed andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 29 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — MEDA — PEANO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

TABELLA di variazioni al bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1919-920.

ENTRATA

TITOLO I.

Parte ordinaria.

§ 1. — Prodotti del traffico.

Cap. n. 1. Viaggiatori	+	27.000.000 —
Cap. n. 2. Bagagli e cani	+	5.000.000 —
Cap. n. 3. Merci a grande velocità	+	17.000.000 —
Cap. n. 4. Merci a piccola velocità accelerata	+	2.000.000 —
Cap. n. 5. Merci a piccola velocità ordinaria	+	110.000.000 —
Cap. n. 6-*bis*. Prodotti delle ferrovie sarde	+	3.000.000 —
Cap. n. 8. Prodotti della navigazione con le isole	+	4.000.000 —

§ 2. — Introiti diretti dell'esercizio.

Cap. n. 16. Introiti dei servizi di navigazione libera	+	6.000.000 —
Cap. n. 18. Introiti della gestione marittima di Genova		

Molo vecchio	+	2.000.000 —
Cap. n. 19. Utili di magazzino	+	20.000.000 —

§ 3. — Entrate eventuali.

Cap. n. 20. Proventi eventuali	+	37.000.000 —
Cap. n. 22-*bis*. Sovvenzione del tesoro per colmare il disavanzo della gestione	—	190.000.000 —

§ 4. — Introiti per rimborso di spesa.

Cap. n. 27. Ricuperi di carattere generale	+	27.000.000 —
Cap. n. 28. Ricuperi del servizio movimento e traffico	+	7.000.000 —
Cap. n. 31. Ricuperi del servizio lavori	+	2.000.000 —
Totale generale delle variazioni della entrata	+	79.000.000 —

SPESA

TITOLO I.

Parte ordinaria.

Sezione I.

Spese d'esercizio.

§ 1. — Direzione generale.

Cap. n. 1. Personale	+	1.527.700 —
Cap. n. 2. Forniture, spese ed acquisti	+	182.000 —

§ 2. — Servizio approvvigionamenti.

Cap. n. 3. Personale	+	511.000 —
Cap. n. 4. Forniture, spese ed acquisti	+	1.186.400 —

§ 3. — Servizio movimento e traffico.

(Ramo movimento).

Cap. n. 5. Personale	+	26.500.000 —
Cap. n. 6. Forniture, spese ed acquisti	+	6.221.700 —

Cap. n. 7. Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa

di spedizioni . . . . + 7,481,500 —
Cap. n. 8. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo . . . . — 1,900,000 —

§ 4. — **Servizio movimento e traffico.**

(Ramo traffico).

Cap. n. 9. Personale . . . . + 94,000 —
Cap. n. 10. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 132,400 —

§ 5. — **Servizio materiale e trazione.**

(Ramo trazione).

Cap. n. 11. Personale . . . . — 12,000,000 —
Cap. n. 12. Forniture, spese ed acquisti . . . . — 1,000,000 —
Cap. n. 13. Manutenzione locomotive . . . . + 3,339,400 —

§ 6. — **Servizio materiale e trazione.**

(Ramo veicoli).

Cap. n. 14. Personale . . . . — 1,900,000 —
Cap. n. 16. Manutenzione veicoli . . . . — 1,600,000 —

§ 7. — **Servizio lavori.**

Cap. n. 17. Personale . . . . + 2,100,000 —
Cap. n. 18. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 724,600 —
Cap. n. 19. Manutenzione della linea . . . . + 2,944,000 —

§ 8. — **Linee secondarie a scartamento ridotto.**

(Gruppo Sicilia).

Cap. n. 20. Personale . . . . + 244,000 —
Cap. n. 21. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 1,339,600 —
Cap. n. 22. Manutenzione materiale rotabile . . . . . . + 216,300 —

§ 8-*bis*. — **Ferrovie Sarde.**

Cap. n. 23-*bis*. Personale . . . . + 4,489,400 —
Cap. n. 23-*ter*. Forniture spese ed acquisti . . . . + 5,047,000 —
Cap. n. 23-*quater*. Manutenzione materiale rotabile . . . + 560,400 —
Cap. n. 23-*quinquies*. Manutenzione della linea . . . . . + 210,000 —

§ 9. — Esercizio navigazione.

(Navigazione colle isole).

Cap. n. 26. Personale	+	346.000 —
Cap. n. 25. Forniture, spese ed acquisti	—	600.000 —
Cap. n. 26. Indennizzi	+	700 —
Cap. n. 27. Ancoraggi e spese portuali	+	18.600 —
Cap. n. 28. Noleggio di piroscafi	+	482.900 —

§ 10. — Navigazione dello Stretto di Messina.

Cap. n. 29. Personale	—	500.000 —
Cap. n. 30. Forniture, spese ed acquisti	+	1.127.900 —

§ 11. — Navigazione libera.

Cap. n. 31. Personale	+	5.364.600 —
Cap. n. 32. Forniture, spese ed acquisti	+	1.407.300 —

§ 12. — Spese generali dell'Amministrazione.

Cap. n. 36. Avvisi, orari, stampati e pubblicazioni diverse	+	370.000 —
Cap. n. 37. Imposte e tasse	—	1.500.000 —
Cap. n. 38-*ter*. Contributo dell'Amministrazione e delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale	+	140.000 —
Cap. n. 39. Contributo al fondo « Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita, ecc.»	+	903.800 —
Cap. n. 40. Spese per assegni e indennità diverse al personale	+	1.572.000 —
Cap. n. 41. Assegni di esonero	+	105.000 —
Cap. n. 43. Oblazioni e sussidi al personale	+	389.600 —
Cap. n. 44. Spese per il servizio sanitario, ecc.	+	228.100 —
Cap. n. 45. Spese giudiziali e contenziose	+	148.500 —
Cap. n. 46. Spese per la sorveglianza sui trasporti	+	139.000 —
Cap. n. 50. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre Amministrazioni	+	279.000 —
Cap. n. 52. Spese eventuali	+	23.459.700 —

§ 13. — Servizi secondari.

Cap. n. 53. Servizi accessori ad impresa ed in economia	+	391.500 —
Cap. n. 54. Servizi speciali della gestione marittima di Genova Molo vecchio	—	2.650.000 —

Sezione II.

Spese complementari.

Cap. n. 56. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore	+	1,371,200 —
Cap. n. 59-*bis*. Spese complementari delle ferrovie sarde	+	150,000 —

Sezione III.

Spese accessorie.

Cap. n. 62. Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento	—	3,200,000 —
Cap. n. 63. Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria, ecc.	—	1,500,000 —
Cap. n. 64. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie, ecc.	—	2,200,000 —
Cap. n. 65. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione	+	177,500 —
Cap. n. 70. Elettrificazione linee	—	2,600,000 —
Cap. n. 72. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale	+	8,175,100 —
	+	79,000,000 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro del tesoro
MEDA.

Il ministro dei lavori pubblici
PEANO.

REGIO DECRETO-LEGGE 29 *ottobre* 1920, *n.* 1602, *che rende esecutivo l'accordo con la Svizzera del* 21 *luglio* 1920, *per alcune deroghe temporanee alle disposizioni della Convenzione principale del Gottardo del* 13 *ottobre* 1919 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 19 marzo 1914, n. 197, che approva gli atti internazionali firmati a Berna il 13 ottobre 1909, concernenti il riscatto della ferrovia del Gottardo da parte della Svizzera;

Visto il decreto Luogotenenziale 31 ottobre 1918, n. 1811, che approva l'accordo conchiuso il 1° luglio 1918 fra l'Italia e la Svizzera per una deroga temporanea all'art. 10 della Convenzione principale del Gottardo 13 ottobre 1909;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli degli affari esteri, del tesoro, dell'agricoltura, dell'industria e commercio e del lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' data piena ed intera esecuzione all'accordo, allegato al presente decreto, conchiuso a Berna fra l'Italia e la Svizzera il 21 luglio 1920, relativo alla proroga al 10 gennaio 1922 della deroga all'art. 10 della convenzione principale del Gottardo 13 ottobre 1909 e al rinvio al 1° maggio 1921 della riduzione delle soprattasse di montagna di cui all'art. 12 della convenzione stessa.

Il presente decreto sarà poi presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

---

(1) **Pubblicato nella** *Gazzetta ufficiale* 23 novembre 1920, n. 276

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — SFORZA — MEDA — MICHELI — ALESSIO — LABRIOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

Allegato

ACCORD ENTRE L'ITALIE ET LA SUISSE
RELATIF AU CHEMIN DE FER DU ST.-GOTHARD.

Sa Majesté le Roi d'Italie et le Conseil Fédéral Suisse désireux de prolonger la durée de l'accord conclu à Berne le 1er juillet 1918 et de dispenser la Confédération Suisse de réduire avant le 1er mai 1921 les surtaxes de montagne sur la ligne du St.-Gothard, sont convenus de modifier exceptionnellement et temporairement la Convention iternationale principale relative au chemin de fer du St.-Gothard du 13 octobre 1909, comme suit:

En dérogeant partiellement et temporairement aux dispositions de l'article 10 de la Convention principale du Gothard, du 14 octobre 1909, le terme fixé par l'accord stipulé à Berne le 1er juillet 1918 entre l'Italie et la Suisse soit prorogé jusqu'au 10 janvier 1922.

Le Gouvernement Royal d'Italie consent pareillement à ce que la réduction du 50 % des surtaxes prévues par le premier alinea de l'article 12 de la Convention principale du Gothard precitée soit renvoyée au 1er mai 1921.

Fait à Berne, en double expédition, le 21 juillet 1920.

Au nom de Sa Majesté le Roi d'Italie:

L'Envoyé extraordinaire et Ministre plenipotentiaire du Royaume d'Italie près la Confederation Suisse:

LUCA ORSINI-BARONI.

Au nom du Conseil Fédéral Suisse:

Le Chef du Département Fédéral des Postes et des Chemin de fer

V. HAAB.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro dei lavori pubblici

PEANO.

REGIO DECRETO 7 *novembre* **1920,** *n.* **1648,** *concernente tariffe e condizioni pei trasporti in servizio interno della Sardegna* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 agosto 1919 n. 1443 per il riscatto delle linee ferroviarie concesse alla Compagnia Reale delle ferrovie sarde;

Visto l'art. 4 del R. decreto 21 dicembre 1919, n. 2550, per l'assunzione da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dell'esercizio delle linee ferroviarie anzidette;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429 modificata con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai trasporti di persone e di cose in servizio interno sulle linee ferroviarie già concesse alla Compagnia Reale delle ferrovie sarde,

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 novembre 1920, n. 280.

sono estese le condizioni e tariffe, le concessioni speciali e successivi aumenti, che sono e saranno in vigore sulla rete continentale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Il presente decreto andrà in vigore il primo giorno del secondo mese successivo a quello della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 7 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — MEDA — MICHELI — ALESSIO.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

DECRETO MINISTERIALE 17 *novembre* 1920, *relativo all'obbligo della cessione a favore delle Banche o Ditte bancarie, autorizzate al commercio dei cambi, delle valute estere provenienti dalla esportazione dell'argento greggio, nonchè dei gioielli, dei lavori e degli orologi d'argento e d'oro* (1).

IL MINISTRO DEL TESORO

Visto l'art. 3 del decreto Luogotenenziale n. 1900, del 25 novembre 1917, sull'esportazione di valori e di merci e la cessione di crediti all'estero, di concerto col ministro delle finanze;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 novembre 1920 n. 277.

DECRETA:

Articolo unico.

A partire dal 25 novembre, è esteso all'esportazione dell'argento greggio, nonchè dei gioielli, dei lavori e degli orologi di argento e d'oro, l'obbligo della cessione a favore di banche o ditte bancarie autorizzate al commercio dei cambi, delle valute estere che ne rappresentano il prezzo di vendita, e dei crediti relativi.

Roma, 17 novembre 1920.

Il ministro del tesoro
MEDA.

Il ministro delle finanze
FACTA.

Comunicato

In ottemperanza alla disposizione dell'art. 6 del Regolamento interno di procedura della Commissione Reale pei ricorsi sui ruoli, si pubblica, in sunto, il ricorso presentato alla Commissione stessa dal sottoindicato agente.

Gli interessati che dall'eventuale accoglimento del ricorso in parola, si ritenessero comunque lesi, potranno far pervenire le loro osservazioni alla Commissione Reale entro 30 giorni dalla data del presente *Bollettino*.

ZAVATTIERO Bruno - Disegnatore di 2ª classe. - Ruolo L.C., volume IV, pag. 37, n. 92.

« Basandosi sulle mansioni tecniche da lui disimpegnate fin da tempo anteriore all'epoca della formazione dei ruoli chiede di essere inscritto nel ruolo dei Segretari tecnici ».

Ordine generale N. 16.

Passaggio delle cause di Pretura dal Servizio Legale a quello del Movimento e Traffico e disposizioni concernenti talune funzioni amministrative degli Uffici legali.

Art. 1.

A partire dal 1° gennaio 1921 la trattazione e difesa davanti ai pretori delle cause, tanto attive che passive, relative *unicamente al contratto di trasporto di persone e di cose, esclusi i sinistri ai viaggiatori*, verrà assunta dalle Divisioni di Movimento e Traffico, che vi provvederanno per mezzo dei rispettivi uffici Traffico.

Gli Uffici legali porteranno a termine le cause di pretura nella materia di che sopra, che attualmente sono in corso presso di loro o che loro perverranno fino all'epoca suindicata.

La trattazione degli appelli dalle sentenze dei pretori resta di competenza del Servizio Legale.

Quando gli Uffici Traffico ritengano dovere appellare da sentenza dei pretori ne faranno motivata proposta all'Ufficio legale o, nei Compartimenti ove non esiste Ufficio legale, all'Avvocato presso il Compartimento, aventi giurisdizione sul Compartimento, unendovi copia della sentenza di cui propongono l'impugnativa ed il completo fascicolo della causa.

Le proposte di appello dovranno essere fatte, di regola, con anticipazione sufficiente per permettere all'Ufficio legale un ponderato esame dell'opportunità di addivenire al proposto gravame; in via eccezionale potranno farsi proposte urgenti, anche in imminenza della scadenza del termine, sempre con presentazione della sentenza da appellare o degli atti di causa, ma non potrà in nessun caso, neppure sotto riserva di sanatoria, interporsi appello direttamente dalle Divisioni Movimento e Traffico.

Art. 2.

Le cause attive davanti i pretori non potranno essere iniziate che in seguito ad autorizzazione del capo della Divisione Movimento e Traffico, che resta all'uopo delegato anche pel rilascio del relativo mandato nelle forme amministrative a chi dovrà rappresentare l'Amministrazione.

Tanto per le cause attive debitamente autorizzate, le quali dovranno iniziarsi in nome del Capo del Compartimento, ad eccezione di quelle avanti i pretori di Roma, che dovranno iniziarsi in nome del Direttore generale, come per le passive, la trattazione e difesa sarà assunta dagli agenti in nome ed in confronto dei quali fu istituito il giudizio, o da agenti amministrativi muniti di delega rilasciata dai primi o dal Capo della Divisione Movimento e Traffico.

Le Divisioni Movimento e Traffico potranno valersi anche dell'opera degli avvocati delegati ferroviarî, titolari od incaricati,

nelle diverse sedi di pretura, colà dove esistono, ed i Capi Divisione Movimento e Traffico sono autorizzati a firmare le deleghe ai medesimi, mentre resta affidata agli Uffici legali la vidimazione delle liquidazioni delle rispettive parcelle, al pagamento delle quali provvederà la Divisione Movimento e Traffico nelle forme regolamentari.

Agli effetti del precedente comma il Servizio legale comunicherà alle Divisioni Movimento e Traffico volta per volta le variazioni e aggiunte che all'albo dei delegati di ciascun compartimento venissero apportate.

Art. 3.

Sull'andamento delle cause di pretura gli Uffici legali, e, dove non esistano, gli Avvocati presso i Compartimenti, esercitano generica sorveglianza, ed ai medesimi in caso di dubbio o di speciali contingenze, dovranno le Divisioni Movimento e Traffico rivolgersi.

Una vigilanza sull'andamento delle cause di pretura a scopo di coordinamento delle difese in questioni di larga diffusione, può essere esercitata dal Servizio Centrale legale.

Art. 4.

Le Divisioni Movimento e Traffico nelle liti per le quali debba farsi luogo a ripetizione dalle controparti di somma capitale, di spese ed onorarî di difesa, dovranno provvedere a tutti gli atti necessari pel recupero delle somme stesse ; questo avvenuto, rilascieranno quietanza delle somme percette, facendone immediato versamento con ordine di introito da emettersi sulla Cassa Compartimentale, ove esista, o sulla stazione in sede.

E' pure di competenza delle Divisioni di Movimento e Traffico il provvedere agli atti esecutivi mobiliari contro i debitori, nonchè ai giudizi di opposizione ad atti di esecuzione, che potessero insorgere, sentito, in casi di difficoltà, l'Ufficio legale o l'avvocato presso il Compartimento competenti. Le procedure di esecuzione immobiliare restano, invece, di competenza degli Uffici legali.

Art. 5.

Per quanto si riferisce ai pagamenti ed agli introiti da effettuarsi, le Divisioni Movimento e Traffico dovranno attenersi alle disposizioni vigenti riportate nell'ordine di Servizio n. 94-1906 con le modificazioni rese necesarie dalle presenti disposizioni.

Le suddette Divisioni faranno uso per i pagamenti sempre del mod. R. 99, astenendosi dal servirsi del mod. R-99 *bis.*, che resta sempre riservato per i casi di eventuali pagamenti eseguiti dagli Uffici legali. Per le quietanze le Divisioni Movimento e Traffico si varranno preferibilmente dei moduli speciali in uso presso gli Uffici legali; volendosi servire delle formule annesse ai mod. R 99 si dovrà completarle, cancellando il riferimento al reclamo, che figura nelle medesime, e sostituendolo col riferimento alla citazione od alla sentenza e facendo espressa menzione delle somme pagate alla controparte a titolo di rimborso spese ed onorarî di causa, od, in caso di transazione globale, che la somma pagata è corrisposta anche a saldo delle spese ed onorarî di causa.

Le disposizioni di cui al precedente comma saranno applicate anche ai pagamenti che le Divisioni Movimento e Traffico eseguiscono, in virtù delle vigenti norme, in esito a disposizioni degli Uffici legali o degli Avvocati presso i Compartimenti, in cause dai medesimi trattate.

I tagliandi *B* degli ordini di pagamento dovranno dalle stazioni trasmettersi alle Divisioni Movimento e Traffico anzichè agli Uffici legali.

Art. 6.

Le Divisioni Movimento e Traffico dovranno tenere al corrente la statistica delle cause attive e passive introdotte davanti i pretori, con le indicazioni delle parti in causa, di luogo, della natura, dell'ammontare o dell'esito loro e copia della medesima dovrà ogni due mesi, essere trasmessa all'Avvocatura centrale presso la Direzione generale, agli effetti della Relazione statistica annuale.

Art. 7.

In relazione a quanto viene disposto negli articoli precedenti, ed a deroga di qualsiasi altra contraria disposizione, a partire dalla data di cui all'art. 1, tutte le citazioni che verranno notificate ai Capi stazione ed a qualunque altro funzionario od agente dell'Amministrazione per comparire davanti ai pretori *in cause riguardanti il contratto di trasporto di persone e cose, esclusi i sinistri ai viaggiatori*, dovranno, senza indugio, appena notificate, essere inviate in originale direttamente alla Divisione Movimento e Traffico da cui la stazione dipende, alla quale spetterà prendere e dare i provvedimenti del caso.

Art. 8.

Di conformità a quanto viene disposto col secondo alinea dell'art. 12 dell'Ordine generale 12-1920, gli Uffici legali e gli Avvocati presso i Compartimenti, di regola, dispongono i pagamenti che si devono effettuare nelle cause da loro trattate, sia per effetto di transazione, che per esecuzione di sentenze, nei limiti delle rispettive competenze od in seguito alle superiori autorizzazioni, per mezzo delle Divisioni o degli Uffici interessati, ai quali sono tenuti a significare in modo preciso la somma che deve corrispondersi a titolo di capitale, la decorrenza ed il tasso degli interessi, nonchè le somme precise dovute a titolo di rimborso spese giudiziarie, onorarî di procuratore e compènsi di avvocato, ove del caso. In difetto di queste precise indicazioni gli Uffici amministrativi non sono tenuti a dar corso ad alcun pagamento.

Sarà proceduto nell'identico modo, a cura delle Divisioni od Uffici interessati, al pagamento delle parcelle dei procuratori od avvocati delegati dell'Amministrazione ferroviaria per gli onorari loro dovuti in cause trattate per l'Amministrazione. Tali parcelle saranno rimesse dagli Uffici legali o dagli Avvocati presso i Compartimenti, nei limiti delle rispettive competenze (art. 13 Ord. generale 12-1920), agli uffici incaricati del pagamento, previa liquidazione che sarà apposta in calce alle medesime.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta 17 novembre 1920.

Circolare N. 64.

Polizia veterinaria - Documenti per i trasporti di bestiame dall'Italia per Modane loco e Chiasso loco.

In seguito a rilievi fatti dal Ministero dell'Interno - Direzione generale della Sanità pubblica - si fa presente che i trasporti di bestiame effettuati dall'Italia per Modane loco e Chiasso loco devono considerarsi, come lo sono in fatto, in destinazione dell'estero.

Perciò, a' sensi delle istruzioni per l'applicazione del vigente Regolamento di polizia veterinaria, diramate in apposito fascicoletto coll'Ordine di servizio n. 277-1914, le stazioni di partenza devono, per i detti trasporti, esigere dai mittenti la presentazione non già della *Dichiarazione di provenienza* conforme all'allegato *A* (carta rosa) alle dette istruzioni e prescritta per le spedizioni dirette all'interno (§ III *sub A*), ma bensì del *Certificato di sanità e di origine*, (carta verde) redatto, secondo la specie di bestiame, su modelli conformi agli allegati D-1, D-2, D-3 e proprio alle spedizioni dirette all'estero (§ III *sib B*).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 65.

Concorsi a posti di Capo Deposito di 3ª classe.

A modificazione della circolare n. 57 pubblicata nel Bollettino n. 43-1920 si porta a conoscenza che il numero dei posti messi a concorso per capi deposito di 3ª classe viene elevato a 135.

ANNO XIII - N. 50 9 DICEMBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA. — Leggi e decreti:

(4527) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE SECONDA. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA. — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

REGIO DECRETO-LEGGE 19 *settembre* 1920, *n.* 1642, *che abroga il decreto Luogotenenziale* 24 *maggio* 1917, *n.* 981, *concernente speciali disposizioni per le concessioni di costruzione ed esercizio di opere marittime* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 24 maggio 1917, n. 981, concernente le concessioni di costruzione ed esercizio di opere marittime;

Ritenuto che sono cessate le speciali circostanze e le ragioni di urgenza che consigliarono derogare alla procedura prescritta dalla legge (testo unico) 2 aprile 1885, n. 3095, e dal regolamento 26 settembre 1904, n. 713, per le suddette concessioni;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per l'industria e commercio, di concerto con il ministro della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il decreto Luogotenenziale 24 maggio 1917, n. 981, concernente speciali disposizioni per le concessioni di costruzione ed esercizio di opere marittime, è abrogato.

Art. 2.

Il presente decreto andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 novembre 1920, n. 281.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — ALESSIO — SECHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 26 *settembre* 1920, *n.* 1612, *che modifica il Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato approvato con decreto Luogotenenziale* 13 *agosto* 1917, *n.* 1393 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto l'art. 1 (ultimo comma) del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Veduti gli articoli 87, 94, 95, 98, 99, 222, 225, 240 e 254 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato approvato con il decreto Luogotenenziale anzidetto;

Veduti gli articoli 1 e 5 del R. decreto n. 2316 del 23 ottobre 1919;

Veduto l'art. 4 del R. decreto n. 27 del 4 gennaio 1920;

Veduto l'art. 1 del R. decreto n. 638 dell'11 maggio 1920;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio dei ministri;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 novembre 1920, n. 281.

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono soppressi il 2° ed il 3° comma dell'art. 225 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato approvato con il decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393.

I trasferimenti di ruolo del personale esecutivo che alla data di pubblicazione del presente decreto già si trova distaccato negli uffici, avranno decorrenza dalla data in cui ciascun agente fu distaccato, ma ad ogni modo non anteriormente al 1° gennaio 1919.

Art. 2.

La promozione a capo stazione di 3ª classe, ammessa dall'articolo 5 del R. decreto 23 ottobre 1919, n. 2316, a favore dei sotto capi delle stazioni, sarà accordata, alle stesse condizioni, ma con decorrenza dal 1° aprile 1920, ai sotto capi inscritti nell'elenco di cui all'art. 99 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con il decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, che abbiano una anzianità utile per la reggenza non posteriore al 31 dicembre 1915.

I sottocapi iscritti nell'elenco anzidetto con anzianità utile non posteriore al 31 dicembre 1915, che per non essere fisicamente idonei a disimpegnare il servizio del movimento o per altre ragioni di servizio non possono ottenere la promozione a capo stazione di 3ª classe, saranno promossi parimenti a titolo di anzianità riconosciuto dalle competenti Commissioni di avanzamento e con decorrenza dal 1° aprile 1920, al grado di capo gestione di 2ª classe o di capo telegrafista di 2ª classe; queste ultime promozioni avverranno con precedenza sui sotto capi di cui all'art. 254 del regolamento del personale anzidetto ed in conto dei posti di cui all'articolo seguente: esse saranno conferite dopo di che gli agenti abbiano compiuto soddisfacentemente, nel posto cui saranno stati assegnati o trasferiti, il periodo di esperimento voluto dall'art. 129 del regolamento del personale.

Art. 3.

I sotto capi di cui all'art. 99 del citato regolamento del personale che abbiano una anzianità utile per la reggenza posteriore al 31 dicembre 1915, ma con nomina nel grado 11° non successiva a tale data e che ne facciano domanda entro sessanta giorni dalla pubblicazione del presente decreto;

i sotto capi dell'elenco di cui all'art. 254 del regolamento del personale con anzianità dal 1° gennaio 1913 in poi, ma in ogni modo non oltre il 31 dicembre 1915;

potranno essere promossi a titolo di anzianità, riconosciuto dalle competenti Commissioni di avanzamento, a capo gestione di 2ª classe od a capo telegrafista di 2ª classe nei limiti dei posti disponibili all'andata in vigore del presente decreto.

Tanto gli uni quanto gli altri, agli effetti della suindicata promozione, verranno inscritti in un unico elenco in ordine di anzianità di nomina al grado 11° secondo le norme del 1° comma dell'art. 223 del regolamento del personale e la promozione sarà loro conferita con decorrenza dal 1° aprile 1920, dopo che abbiano compiuto soddisfacentemente nel posto cui saranno stati assegnati o trasferiti il periodo di esperimento voluto dall'art. 129 del regolamento del personale.

Art. 4.

La disposizione dell'art. 87 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato approvato con il decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, abolita con l'art. 4 del R. decreto 4 gennaio 1920, n. 27, è rimessa in vigore dal 1° gennaio 1920.

Art. 5.

I disegnatori di 2ª classe e gli assistenti tecnici di 2ª classe delle ferrovie dello Stato inscritti nel grado 11° dei rispettivi ruoli del personale di 2ª categoria della trazione, veicoli e navigazione e dei lavori e costruzioni con anzianità di grado 11° non posteriori al 31 dicembre 1914, saranno promossi anche in sopran-

numero al grado 10° del ruolo in cui trovansi inscritti per titolo di anzianità accertato dalle competenti Commissioni di avanzamento, con decorrenza dal 1° giugno 1919; quelli con anzianità di grado fino al 31 dicembre 1915 saranno promossi alle stesse condizioni con decorrenza dal 1° gennaio 1920.

La eventuale eccedenza nel grado 10° di ciascun ruolo troverà compenso in una corrispondente vacanza di posti nel grado inferiore.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 settembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 29 *ottobre* 1920, *n.* 1624, *che proroga di sei mesi la durata in vigore dei decreti Luogotenenziali* 23 *luglio* 1916, *n.* 895 *e* 22 *febbraio* 1917, *n.* 433, *circa l'entrata e l'uscita dal Regno dei cittadini e degli stranieri* (1).

VITTORIO EMANUELE.
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 23 luglio 1916, n. 895, relativo alla entrata e alla uscita delle persone dal Regno;

Visto il decreto Luogotenenziale 22 febbraio 1917, n. 433, in

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 novembre 1920, n. 282.

forza del quale il ministro degli affari esteri è autorizzato a disporre, di accordo col ministro dell'interno, anche in deroga al decreto avanti citato, quando particolari circostanze lo richiedano.

Visto il Regio decreto 30 settembre 1920, n. 1387;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro per gli affari esteri;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La durata in vigore dei decreti Luogotenenziali 23 luglio 1916, n. 895 e 22 febbraio 1917, n. 433, nonchè dei provvedimenti emanati in base alle facoltà come sopra concesse con quest'ultimo al ministro degli affari esteri, è prorogata di sei mesi, a decorrere dal 31 ottobre 1920.

Art. 2.

Il presente decreto verrà presentato al Parlamento per la ratifica.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 29 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — SFORZA.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 29 *ottobre* 1920, *n.* 1625, *che proroga di sei mesi la durata in vigore del R. decreto 2 maggio* 1915, *n.* 634 *relativo al soggiorno, degli stranieri nel Regno, modificato col decreto Luogotenenziale 23 luglio* 1916, *n.* 895 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il Regio decreto 2 maggio 1915, n. 634, relativo al soggiorno degli stranieri nel Regno, modificato col decreto Luogotenenziale 23 luglio 1916, n. 895;

Visto il decreto Luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1824;

Visto il Regio decreto 30 settembre 1920, n. 1389;

Udito il Consiglio di ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il ministro per gli affari esteri:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La durata in vigore del R. decreto 2 maggio 1915, n. 634, relativo al soggiorno degli stranieri nel Regno, modificato col decreto Luogotenenziale 23 luglio 1916, n. 895, è prorogata di sei mesi a decorrere dal 31 ottobre 1920.

Art. 2.

Il presente decreto verrà presentato al Parlamento per la ratifica.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 novembre 1920, n. 282.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 29 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — SFORZA.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 7 *novembre* 1920, *n.* 1669, *che proroga il termine di cui all'art.* 33 *del decreto Luogotenenziale* 6 *febbraio* 1919, *n.* 107, *relativo alla esecuzione di opere pubbliche* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Ritenuto che, in virtù dell'art. 33 del decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 107, relativo alla esecuzione di opere pubbliche, le disposizioni contenute nel capo 3° e nei comma 2° e 3° dell'articolo 32 del capo 4° dello stesso decreto hanno vigore fino al 31 dicembre 1920;

Che è opportuno provvedere alla proroga di tale termine per un altro anno;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro segretario di Stato per l'interno e col ministro del tesoro;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 dicembre 1920, n. 286.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il termine di cui all'art. 33 del decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 107 è prorogato fino al 31 dicembre 1921.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 7 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — MEDA.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 14 *novembre* 1920, *n.* 1658, *che fissa la decorrenza della validità delle concessioni ferroviarie di cui all'art.* 3 *della legge* 9 *luglio* 1908, *n.* 406, *per uso delle famiglie, per le persone di servizio e per trasporto di bagaglio dei senatori del Regno e dei deputati al Parlamento* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 406, col quale sono state stabilite le concessioni ferroviarie cui hanno diritto i senatori del Regno ed i deputati al Parlamento per uso delle famiglie, per le persone di servizio e per trasporto di bagaglio:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 dicembre 1920, n. 285.

Ritenuto che dette concessioni sono date per anno e che è opportuno chiarire la decorrenza dell'effettiva validità annuale delle concessioni stesse, in quanto i deputati al Parlamento non possono avvalersene se non dal giorno della prima convocazione della Camera;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Le concessioni ferroviarie, di cui all'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 406, per uso delle famiglie, per le persone di servizio e per trasporto di bagaglio dei senatori del Regno e dei deputati al Parlamento, sono validi fino al compimento dell'anno dal giorno della prima convocazione della Camera dei deputati.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

PEANO.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 25 *novembre* 1920, *n.* 1634, *che stabilisce la pianta organica del personale costituente l'esercizio della navigazione di Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA.

Visti i RR. decreti-legge n. 304 del 21 marzo 1920 e n. 1184 del 25 agosto 1920;

Visto il R. decreto n. 1587 del 2 settembre 1919;

Sulla proposta del ministro dell'industria e commercio, di concerto coi ministri dei lavori pubblici e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In applicazione dell'art. 2 del R. decreto-legge 25 agosto 1920, n. 1184, il personale costituente l'esercizio navigazione di Stato resta fissato nel quantitativo che, per ciascun grado e qualifica, risulta dalla unita tabella, vistata, d'ordine Nostro, dai ministri segretari di Stato per l'industria e commercio e per i lavori pubblici.

Art. 2.

In via transitoria resta stabilito che:

a) l'eccedenza in alcune qualifiche di funzionari ed agenti appartenenti all'esercizio navigazione fin dal 2 settembre 1919, dovrà essere compensata da vacanze in qualifiche inferiori della categoria in cui essi sono inscritti;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 novembre 1920, n. 281.

b) l'eventuale eccedenza di agenti nei gradi inferiori organici e transitori, dovrà essere compensata da vacanze nelle qualifiche superiori della stessa categoria.

Art. 3.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno in cui verrà pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

ALESSIO — PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

Pianta organica del personale degli uffici della Direzione dell'esercizio navigazione.

Capo dell'esercizio navigazione (funzionario di 1° o di 2° grado) . n. 1

I categoria.

Grado 3° - Capo divisione	n.	2
Grado 4° - Ingegnere capo	n.	2
Grado 4° - Ispettore capo	n.	2
Grado 5° - Ingegnere principale	n.	2
Grado 5° - Ispettore principale	n.	5
Grado 6° - Ingegnere	n.	4
Grado 6° - Ispettore	n.	8
	n.	25

II categoria.

Grado 7° - Segretario capo	n.	8
Grado 7° - Sotto ispettore	n.	2
Grado 7° - Segretario tecnico capo	n.	2
Grado 8° - Segretario principale	n.	17
Grado 8° - Segretario tecnico principale	n.	3
Grado 9° - Segretario di 1ª classe	n.	34
Grado 9° - Segretario tecnico di 1ª classe	n.	4
Grado 10° - Segretario di 2ª classe	n.	34
Grado 10° - Segretario tecnico di 2ª classe	n.	4
Grado 11° - Disegnatore di 2ª classe	n.	2
	n.	110

Personale subalterno.

Grado 8° - Aiutante capo	n.	1
Grado 9° - Aiutante principale	n.	2
Grado 10° - Aiutante di 1ª classe	n.	2
Grado 11° - Aiutante di 2ª classe	n.	2
Grado 11° - Scrivana principale	n.	6
Grado 12° - Scrivana	n.	38
Grado 12° - Usciere capo e ripartitore	n.	3
Grado 13° - Usciere di 1ª classe	n.	12
Grado 14° - Usciere di 2ª classe	n.	10
Grado 15° - Inservienti	n.	2
	n.	78
Totale generale	n.	214

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro dell'industria e commercio

ALESSIO.

Il ministro dei lavori pubblici

PEANO.

COMUNICATI

A norma ed agli effetti degli art. 6 e 12 del Regolamento interno di procedura della Commissione Reale pei ricorsi sui ruoli di anzianità, si pubblica, per conoscenza degli interessati, la seguente decisione adottata dalla detta Commissione in merito al ricorso collettivo presentato da numerosi agenti di 2ª categoria degli uffici, avvertendo che della decisione stessa viene contemporaneamente fatta personale notifica al primo firmatario del ricorso sig Rodelli Nicola, Segretario di 1ª classe del Servizio Movimento e Traffico.

La Commissione ha pronunciato la seguente

DECISIONE

sul ricorso collettivo di agenti del ruolo amministrativo (2ª categoria) e vari altri ricorsi singoli di detti agenti.

Visti i ricorsi, gli atti ed elementi di istruttoria;

Udita la relazione del Commissario comm. avv. Bianchi:

Osserva la Commissione che coi suindicati ricorsi, i quali, perchè identici per materia e per finalità, devono opportunamente essere riuniti e formare oggetto di unica decisione, numerosi impiegati iscritti nel ruolo amministrativo di 2ª categoria insorgono contro l'avvenuta inscrizione nel ruolo stesso di tutti gli agenti addetti a mansioni puramente d'ordine che non ritennero di optare per il ruolo ausiliario, adducendo che se i citati agenti non potevano, in virtù del disposto dell'art. 242 del regolamento, essere inscritti d'ufficio nel detto ruolo, di fronte peraltro al disposto degli art. 6, 11 e 236, non doveva neppure, per ragioni di funzioni, farsi luogo alla loro inscrizione nel ruolo amministrativo, e *soltanto* in questo; e chiedono conseguentemente che nel ruolo del personale amministrativo di 2ª categoria siano inscritti soltanto

gli agenti che, ai sensi dell'art. 6 del regolamento del personale, coadiuvano il personale di 1ª categoria nella trattazione degli affari amministrativi, nella stessa guisa che nei ruoli del personale di 2ª categoria del movimento e traffico, tecnici e di ragioneria sono stati inscritti soltanto gli agenti che, a mente degli art. 3, 4 5 e 10, coadiuvano il personale di 1ª categoria nella trattazione degli affari inerenti ai rispettivi ruoli. Ma di tali ricorsi, il cui accoglimento non importerebbe concreti provvedimenti nei rapporti di determinati agenti, ma soltanto una generica dichiarazione di diritto dal momento che i ricorrenti stessi in sostanza non disconoscono la legittimità dell'inscrizione nel ruolo amministrativo di 2ª categoria di tutti quegli agenti, già addetti a mansioni d'ordine, che in realtà coadiuvano il personale di 1ª categoria nella trattazione degli affari amministrativi, sembra manifesta la improponibilità, restando quindi interdetto l'esame sul giuridico fondamento delle doglianze dei ricorrenti. Come infatti risulta all'evidenza dal disposto dell'art. 238 del regolamento del personale, e principalmente dal capoverso 5° di detta disposizione prescrivente che « ove accolga il ricorso, la Commissione *rettifica* il relativo ruolo », è estranea al compito di questa Commissione Reale ogni dichiarazione di diritto dalla quale non consegua un concreto provvedimento di rettifica del ruolo, ed è conseguentemente condizione della proponibilità del ricorso consentito ad ogni interessato la sua specificazione nel senso che, in ipotesi di accoglimento, la rettifica del ruolo si renda possibile alla Commissione. Nel caso in esame invece, in cui non sussiste tale possibilità per la genericità dei ricorsi richiedenti una semplice *declaratio iuris*, è precluso alla Commissione l'esame del merito dei ricorsi stessi.

Per questi motivi:

la Commissione, previa riunione dei suindicati ricorsi, li dichiara improponibili.

Così deciso in seduta del giorno 3 luglio 1920, con l'intervento dei sottoscritti componenti.

PINCHERLE — BIANCHI (*est.*) — MENGONI — FRANZA — MASOTTI.

Il Segretario: MANGANELLI.

Esame di concorso a posti di Capo squadra operai non elettricisti nel ruolo del personale tecnico ed operaio nelle officine dei depositi delle locomotive (Art. 110 R.).

E' aperto un concorso per promozione a n. 117 posti di Capo squadra operai nel ruolo tecnico delle Officine dei depositi delle locomotive.

Il corcorso avrà luogo in base all'art. 110 del Regolamento del personale, con le norme approvate dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920.

Al concorso potranno prendere parte, eccezione fatta dei verniciatori, dei falegnami e degli stagnai, gli operai di 1ª categoria delle Officine dei depositi delle locomotive che non abbiano superato il 45° anno di età alla data del presente avviso, abbiano compiuto non meno di due anni di servizio nelle Officine predette e che dimostrino di conoscere almeno due dei mestieri principali.

Potranno pure esservi ammessi gli operai di 2ª categoria delle suindicate Officine pei quali sia in corso di approvazione o di presentazione, la proposta di promozione ad operaio di 1ª categoria con decorrenza 1° gennaio 1920, purchè, anche essi dimostrino di conoscere almeno due dei mestieri principali e non siano verniciatori, falegnami o stagnai.

Non saranno ammessi alle prove gli agenti che nelle ultime note informative loro comunicate non abbiano ottenuto almeno la classificazione di « *buono* » agli effetti dell'ammissione agli esami o che, posteriormente a tale comunicazione, siano venuti a trovarsi nelle condizioni di cui all'art. 83 R. P.

A termini dell'art. 129 R. P. i vincitori del concorso dovranno compiere, prima della promozione, a misura che si renderanno vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori e per coloro che si rifiutassero di raggiungere o non raggiungessero nel termine fissato, la nuova destinazione sarà proceduto a termini dell'art. 85 R. P.

Gli operai anzidetti che si trovano nelle condizioni volute e che intendono di partecipare al concorso dovranno presentare apposita domanda per via gerarchica non più tardi del 15 gennaio 1921.

Ai concorrenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei capi immediati, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Ordine di servizio N. 126.

Servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la tramvia elettrica Torino-Rivoli.

Di conformità ad apposita convenzione stipulata con il Consorzio per la tramvia elettrica Torino-Rivoli, a datare dal 16 dicembre 1920 viene attivato il servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la tramvia stessa.

DISPOSIZIONI GENERALI.

1° *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti da una parte e quelle della tramvia Torino-Rivoli dall'altra, che si effettua a mezzo della stazione di scambio di Collegno, si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni della tramvia stessa e comprende le merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, nonchè i veicoli, il bestiame, il numerario, le carte-valori, gli oggetti preziosi ed i feretri.

2° *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza — Distanze e servizi delle stazioni della tramvia.* — Le stazioni delle ferrovie dello Stato nonchè quelle di altre Amministrazioni con le quali esiste il servizio cumulativo o di corrispondenza possono effettuare i trasporti di cui al precedente punto 1° con tutte le stazioni della tramvia Torino-Rivoli in quanto, beninteso, le une e le altre siano abilitate ai trasporti stessi.

Le stazioni della tramvia suddetta ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Collegno, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di servizio.

3° *Passaggio del materiale rotabile e degli attrezzi di carico*

sulla tramvia. — E' ammesso il passaggio sulla tramvia Torino-Rivoli dei carri ferroviari che abbiano i seguenti requisiti:

1° Carri a due sale con distanza fra le sale stesse non maggiore di m. 5, a qualunque Amministrazione appartengano;

2° Carri a carrelli F. S., esclusi quelli Poz dal N. 692400 al 692499, dal 692600 al 692699, 692800, dal 693200 al 693299, 690000, 691000, dal 691100 al 691199.

Il peso massimo per asse dei carri ammessi al passaggio sulla tramvia non dovrà superare le 15 tonnellate.

Tale inoltro, poi, è consentito alla condizione che i carri siano completi o tassati a tariffa di carro completo, a norma delle tariffe e delle disposizioni in vigore sulle F. S..

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame G. V. e P. V., formati da stazioni F. S., poste oltre quella di scambio, i quali sono ammessi a passare sulla tramvia quando abbiano un carico almeno di 30 quintali per ogni carro della portata sino a 12 tonnellate e di almeno 40 quintali pei carri di portata oltre le 12 tonnellate.

E' pure consentito il passaggio sulla tramvia medesima dei carri vuoti da caricarsi nelle sue stazioni con merci in destinazione delle ferrovie italiane od estere.

I carri caricati nelle stazioni della tramvia dovranno essere nelle condizioni di carico sopra specificate; però la formazione dei carri misti a G. V. e P. V. è subordinata all'osservanza di tutte le norme e condizioni di carico e di itinerario sulle F. S. pei carri normali a G. V. ed a P. V. O.

Alle stesse condizioni la tramvia può utilizzare nel ritorno i carri ricevuti carichi. Tale facoltà, per quanto riguarda i carri di proprietà di altre Amministrazioni, è però subordinata alla condizione che detti carri siano utilizzati, dopo lo scarico, per spedizioni dirette all'Amministrazione proprietaria.

Norme e condizioni per l'eseguimento dei trasporti in servizio di corrispondenza.

4° *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza devono essere condizionate e caricate secondo i regolamenti e le tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato, ai quali devono attenersi anche le stazioni della tramvia.

5° *Documenti di trasporto — Tassazione, scritturazione, con-*

tabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni. — Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, la scritturazione e la contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni, le stazioni devono attenersi alle disposizioni contenute nell'art. 30 (punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » (edizione 1° luglio 1909) pubblicate con l'O. S. n. 160-1909.

6° *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio dovrà essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci, integrandolo con l'aggiunta della quota relativa all'operazione di carico o scarico quando il detto diritto fisso sia costituito dalle sole spese di stazione.

I trasporti di merci a G. V. a carro completo e quelli di merci a P. V. A. devono essere gravati, rispetto alla stazione di scambio di Collegno, della tassa di transito di cui all'art. 108 delle tariffe vigenti sulle ferrovie dello Stato.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza e di definitiva destinazione delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti e destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico e scarico, per le dette stazioni il diritto fisso viene ridotto, per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

7° *Piombatura dei carri.* — La chiusura e la piombatura dei carri caricati dalla tramvia viene fatta a cura della tramvia stessa, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle ferrovie dello Stato.

8° *Ricevimento e consegna delle merci.* — I trasporti di merci non a carro completo, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi saranno dalla Tramvia consegnati e ritirati in via di fatto, ossia in contradittorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, a sua cura e spesa negli uffici e magazzini delle F. S. della stazione di Collegno.

I trasporti a carro completi ed i carri misti a G. V. e P. V. rispondenti alle condizioni di cui al punto 3° saranno consegnati e ritirati sull'apposito binario di consegna della stazione di Col-

legno in modo simbolico, cioè mediante il riconoscimento in contraddittorio della quantità e buona condizione dei piombi e della loro corrispondenza con le indicazioni portate dai documenti di trasporto, con riserva di riconoscerne il contenuto alla stazione che rimuove i piombi.

I trasporti di bestiame e di merci caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato s'intendono consegnati in via di fatto nella stazione di scambio di Collegno, con facoltà all'Amministrazione ricevente di richiedere la pesatura nei casi in cui vi siano tracce di manomissioni od ammanchi.

9° *Trasporti in servizio — Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Collegno si atterrà in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto nel presente Ordine di servizio, alla convenzione in principio citata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

In relazione a quanto si è detto nel presente Ordine di servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'« allegato » dovranno essere fatte le seguenti aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— nell'indice, parte III, a pagina 6 riportare l'indicazione « Consorzio per la tramvia elettrica Torino-Rivoli », pag. 188;

— nell' « Elenco alfabetico delle stazioni » aggiungere, nelle sedi opportune, il nome delle stazioni della detta tramvia con la indicazione della pagina 188;

— alla pagina 188 riportare tutte le indicazioni contenute nell'allegato prospetto.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » si dovrà:

— a pagina 18, dopo l'indicazione /720/ Civita Castellana-Viterbo aggiungere: *Consorzio per la tramvia elettrica Torino-Rivoli* /723/ Torino-Rivoli;

-- nell'elenco delle « Località delle ferrovie secondarie, tramvie, ecc » inserire, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni della tramvia con l'indicazione della linea 723.

Inoltre nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 23 di fianco al nome di Collegno si deve esporre il richiamo (i) riportando in calce la nota seguente:

i) Stazione di scambio con la tramvia elettrica Torino-Rivoli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio N. 126-1920.

Consorzio per la tramvia elettrica Torino-Rivoli

SEDE IN TORINO

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Collegno	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi						
								Piani caricatori		Gru fisse		Bilance a ponte		
			Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonnellate	quantità	portata in tonnellate	Sagoma - limite
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Pozzo Strada . . .	Torino-Rivoli	5	G	A	P	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aeronautica	»	4	G	A	P	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Regina Margherita.	»	1	G	A	P	—	—	—	—	—	—	—	—	S
Leumann	»	3	G	A	P	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cascine Vica . . .	»	4	G	A	P	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rivoli.	»	6	G	A	P	—	—	—	F	—	—	—	—	—

Ordine di servizio 127.

Estensione di servizio nella fermata di Rocchetta Cairo.

Dal giorno 13 dicembre 1920 la fermata di Rocchetta Cairo, della linea Alessandria - S. Giuseppe di Cairo, già ammessa al servizio viaggiatori e bagagli, nonchè al servizio merci a grande velocità limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di 100 Kg. ciascuno viene abilitata senza limitazioni a tutti i servizi merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, esclusi i veicoli ed il bestiame.

La fermata suddetta è munita dei seguenti impianti:

— *Binario tronco*: allacciato al binario di corsa, mediante comunicazione doppia, i cui deviatoi distano l'uno dall'altro 55 metri, ed ha una lunghezza utile di metri 144 (m. 54 verso S. Giuseppe e m. 90 verso Alessandria).

— *Magazzino per servizi accessori* situato a destra ed in prossimità del F. V.

— *Sagoma limite.*

— *Segnali di protezione*: due semafori di 2ª categoria, situato al km. 7+980 quello lato Alessandria ed al km. 5+730 quello lato S. Giuseppe, distanti rispettivamente metri 855 e 1340 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo. Essi sono situati alla sinistra rispetto ai treni ai quali comandano e le relative leve sono opportunamente collegate agli scambi con serratura di sicurezza tipo F. S.

— *Ufficio telegrafico*: incluso nel circuito 4326 con la chiamata RT.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione agosto 1918) a pagina 12 di contro al nome di Rocchetta Cairo sostituire l'indicazione L G con O, e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) di

contro al nome della detta fermata sopprimere, nella colonna 8, il richiamo (4) di seguito alla lettera G e riportare nelle colonne 9, 10 e 13 rispettivamente le lettere A, O, S.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 128.

Etichette e cartellini a pagamento da applicarsi ai carri completi.

In relazione al R. D.-legge 29 ottobre 1920, n. 1523 ed al punto n. 331 del *Bollettino commerciale* n. 27-1920, a partire dal 16 novembre 1920, i mittenti di spedizioni a carro completo a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, dovranno presentare, insieme ai documenti di trasporto, due etichette o cartellini conformi ai modelli in uso presso l'Amministrazione, da applicarsi poi a cura della medesima, uno per ciascun lato dei carri.

Dette etichette o cartellini sono i seguenti:

M-242 Cartellino per carro completo a G. V.
M-242ᵃ Cartellino per carro completo a P. V. Acc.
M-242ᵇ Cartellino per carro completo a P. V. Ord.
M.244 Cartellino per trasporti di feretri.
M-245 Cartellino per trasporti di bestiame.
M-246 Cartellino per trasporti di pesce fresco.
M-246ᵃ Etichetta per trasporti di foglia di gelso.
M-246ᵇ Cartellino per trasporti di bozzoli.
M-246ᶜ Cartellino per trasporti di birra.
M-246ᵈ Cartellino per trasporti di burro.
M-246ᶠ Cartellino per trasporti di fiori freschi.
M-246ᵍ Cartellino per trasporti di uva.
M-246ʰ Cartellino per trasporti di mosto.
M-246ⁱ Cartellino per trasporti di privative.

M-246^{l} Cartellino per trasporti di derrate alimentari deperibilissime.

M-246^{n} Cartellino per trasporti di munizioni.

M-246^{o} Cartellino per trasporti di derrate alimentari.

M-265 Etichetta per trasporti di serbatoio vuoto.

All'atto dell'accettazione dei trasporti a carro completo, le stazioni dovranno pertanto richiedere agli speditori la presentazione di due cartellini conformi ai mod. M-242 od M-242^{a} od M-242^{b}, secondo che trattasi di spedizione a grande velocità, a piccola velocità accelerata od a piccola velocità ordinaria.

Nel caso di trasporti di feretri, bestiame, pesce fresco, bozzoli, birra, burro, fiori freschi, uva, mosto, privative, derrate deperibilissime, munizioni, derrate alimentari e serbatoi vuoti, le stazioni dovranno invece richiedere agli speditori due esemplari conformi rispettivamente ai moduli M-244, M-245, M-246, M-246^{a}, M-246^{b}, M-246^{c}, M-246^{d}, M-246^{f}, M-246^{g}, M-246^{h}, M-246^{i}, M-246^{l}, M-246^{n}, M-246^{o}, M-265.

Gli speditori non dovranno presentare i cartellini M-247, M-247^{a}, M-247^{b} ed M-247^{c}, prescriventi il divieto di eseguire manovre a spinta pei trasporti di merci fragili, corrosivi e veleni, infiammabili, esplosivi e detonanti, nè le altre etichette o cartellini speciali che vengono applicati ai carri per individuare i trasporti internazionali o i porti di imbarco o per dare indicazioni particolari a determinati trasporti od avvertenze speciali al personale di manovra e dei treni.

I cartellini e le etichette da presentarsi dagli speditori, saranno posti in vendita dalle stazioni al prezzo di centesimi dieci ciascuno; gli speditori potranno però presentare anche etichette o cartellini stampati dall'industria privata, purchè, per dimensioni, colore e consistenza della carta, indicazioni, grandezza e disposizione dei caratteri, ecc. siano conformi a quelli messi in vendita dall'Amministrazione.

I cartellini dovranno avere occhiellatura metallica o rafforzata con cartoncino manilla, e ciò perchè possano resistere alle intemperie e perchè, riscontrandosi qualche carro che ne sia sprovvisto, si possa stabilire se i cartellini furono o meno applicati a par-

tenza e se l'applicazione è stata fatta nei modi prescritti (punto 11, capo II delle Norme per la piombatura dei carri, edizione 1918).

Le stazioni che siano fornite di cartellini privi di occhiellatura metallica o rafforzata, dovranno metterli ugualmente in vendita ed utilizzarli fino ad esaurimento; non dovranno invece essere accettati dagli speditori cartellini in tali condizioni, stampati dall'industria privata.

Le etichette o cartellini dovranno essere presentati dagli speditori debitamente compilati nelle seguenti indicazioni: *numero del carro, stazioni di partenza e di destinazione, nome e domicilio del destinatario e data di carico.*

Indipendentemente dalle etichette e cartellini di cui trattasi, le stazioni continueranno ad applicare all'esterno dei carri tutte le altre etichette o cartellini prescritti dalle vigenti disposizioni ed a collocare nell'interno il cartellino speciale M-242c, istituito colla Circolare gialla n. 26-1917 del Servizio Movimento e Traffico.

Per le forniture in corso e per quelle successive, le stazioni si uniformeranno alle prescrizioni vigenti ed alle particolari disposizioni che venissero loro impartite in materia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di servizio N. 129.

Facoltà di servizio delle stazioni di Treviso e Treviso Porta Cavour.

(Vedi ordine di servizio n. 89-1919 e 20-1920.

Dal giorno 13 dicembre 1920 la stazione di Treviso viene esclusa dai trasporti in carri-serbatoio, per conto del pubblico, di liquidi infiammabili delle categorie 8ª e 9ª dell'allegato 9 alle tariffe.

Dalla stessa data viene ammessa ai trasporti suddetti la stazione di *Treviso Porta Cavour, qualunque sia la loro provenienza o destinazione.*

Alle condizioni stabilite dal punto 5° a pagine 24 della « Istruzione per l'applicazione dell'allegato 9 alle tariffe », pubblicata con l'Ordine di Servizio n. 132-1914, sarà quindi concesso alle ditte che ne facciano domanda di effettuare i trasporti di cui trattasi da o per la stazione di Treviso Porta Cavour.

In conseguenza di quanto sopra, nell'allegato *E* alla citata « Istruzione » devesi sostituire all'indicazione di « Treviso » quella di « Treviso Porta Cavour », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 61, di contro al nome di Treviso, di fianco alla lettera *O* nella colonna 10 esporre il richiamo (14) riportando in calce alla pagina stessa la corrispondente annotazione.

(14) Esclusa dai trasporti in carri-serbatoio, per conto del pubblico, di liquidi infiammabili delle categorie 8ª e 9ª dell'allegato 9 alle tariffe.

Inoltre, l'ultimo periodo della nota (13) in calce alla pagina suddetta deve così modificarsi:

« Fanno eccezione a tale limitazione di provenienza e destinazione i trasporti effettuati per conto di Enti ed Autorità militare, nonchè quelli in carri-serbatoio di liquidi infiammabili delle categorie 8ª e 9ª dell'allegato 9 alle tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Il Direttore generale
C. Crova.

ANNO XIII - N. 51 16 DICEMBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

(4620) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

REGIO DECRETO 12 *ottobre* 1920, *n.* 1675, *che stabilisce le norme per l'applicazione dell'art. 4 del R. decreto-legge* 8 *gennaio* 1920, *n.* 16, *circa i dazi di importazione pei materiali per la costruzione di case popolari ed economiche* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il testo unico di legge, approvato con Regio decreto 30 novembre 1919, n. 2318, per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia;

Visto il decreto Luogotenenziale del 15 giugno 1919, n. 1857, che stabilisce le caratteristiche delle case popolari ed economiche;

Visto l'art. 4 del R. decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 16, che modifica il testo unico 30 novembre 1919, n. 2318;

Visto il R. decreto 18 agosto 1920, n. 1340, che ha prorogato i termini indicati nel predetto art. 4 del R. decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 16;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per le finanze e per l'industria e il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I materiali ammessi a fruire dell'esenzione doganale prevista dall'art. 4 del R. decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 16, sono quelli destinati alla costruzione di case di abitazione che abbiano le caratteristiche stabilite dagli articoli 1 e 4 del decreto Luogotenenziale 15 giugno 1919, n. 1857, anche se costruite da privati.

Godono il beneficio dell'esenzione pure i materiali incorporati nei rispettivi pianterreni e sotterranei anche se destinati ad uso di bottega, magazzino, esercizio industriale, cantina e simili.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 dicembre 1920, n. 289.

Art. 2.

I materiali occorrenti alla costruzione delle case anzidette, pei quali è accordata l'esenzione dei dazi di importazione sono il ferro laminato in barre (poutrelles) a T o a doppio T, i tondini di ferro per le costruzioni in cemento armato, il legname da costruzione in tronchi o in tavole e il cemento.

E' in facoltà del ministro delle finanze, di accordo con quello dell'industria, commercio e lavoro, di estendere la esenzione ad altri materiali non compresi nei precedenti.

Art. 3.

Gli Enti e i privati costruttori che intendono fruire della esenzione doganale dovranno farne domanda al Ministero delle finanze (Direzione generale delle dogane e imposte indirette), nella quale saranno particolareggiatamente descritti per qualità e quantità i materiali di cui è chiesta la franchigia ed indicate le località in cui l'edificio sarà costruito e la dogana presso la quale sarà effettuata l'importazione di detti materiali.

Alla domanda saranno uniti i disegni della costruzione ed un certificato da rilasciarsi in base ai progetti di costruzione dal Comitato provinciale istituito a norma dell'art. 49 del testo unico 30 novembre 1919, n. 2318, dal quale risulti che il costruendo edificio risponde alle condizioni di legge e cioè che per il tipo adottato, la qualità e la quantità di materiali da impiegare, il numero e le dimensioni degli ambienti, ecc. la casa da costruire risponde a criteri di economia e non può considerarsi di lusso.

Art. 4.

Le domande corredate come sopra, saranno trasmesse al Ministero dell'industria, commercio e lavoro (Commissione centrale per le case popolari e per l'industria edilizia), il quale, riconosciutane l'accoglibilità, le restituisce col proprio parere al Ministero delle finanze che autorizza la dogana a permettere l'introduzione

dei materiali sotto il regime della temporanea importazione ed in deroga agli eventuali divieti d'importazione.

Art. 5.

I materiali importati temporaneamente sono soggetti alla vigilanza della Amministrazione finanziaria, finchè non siano stati posti in opera ed ammessi definitivamente all'esenzione da dazio

Le norme per la vigilanza, che potrà essere saltuaria o permanente, saranno stabilite dal Capo dell'Ufficio tecnico di finanza della Provincia in cui l'edificio si costruisce, il quale potrà anche prescrivere la tenuta da parte del costruttore di un registro di carico e scarico.

Le dogane comunicheranno all'uopo di volta in volta all'Ufficio tecnico di finanza l'elenco dei materiali importati temporaneamente con le indicazioni necessarie per l'esercizio della vigilanza.

Ultimato l'edificio e anche durante la costruzione, quando si tratti dell'impiego di materiali che debbono essere incorporati in opere di muratura e simili, in modo da non rimanere visibili a costruzione ultimata, l'Ufficio tecnico di finanza deve procedere, a richiesta degli interessati, all'accertamento della qualità e quantità di materiali messi in opera redigendo processo verbale in contraddittorio del costruttore.

Tali processi verbali saranno rimessi alla dogana per lo scarico delle relative bollette di temporanea importazione.

In ogni caso il definitivo esonero dal dazio doganale ed il proscioglimento dalla garanzia prestata per i materiali di cui sia stato accertato il collocamento in opera, con i processi verbali di cui sopra, si accordano dalla dogana solo quando l'edificio è stato ultimato.

Art. 6.

Per i materiali che non risultino impiegati per l'uso pel quale la franchigia fu concessa, si riscuote il relativo dazio.

Art. 7.

Sono a carico degli interessati le indennità spettanti agli ingegneri, impiegati ed agenti della guardia di finanza per il compimento delle operazioni doganali e dei servizi di vigilanza presso gli edifici in costruzione.

Art. 8.

E' riservata al ministro delle finanze la facoltà di stabilire, caso per caso, norme speciali per l'esecuzione delle disposizioni contenute nei precedenti articoli e per la vigilanza ed il controllo sui materiali importati in esenzione di dazio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 12 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

ALESSIO — FACTA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 7 *novembre* 1920, *n.* 1635, *che affida alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato l'alienazione del materiale residuato dalla guerra tuttora disponibile e l'assegnazione di quello proveniente dalla raccolta dei rottami al fronte* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, che istituiva un Comitato interministeriale per promuovere e coordinare l'azione delle varie Amministrazioni statali, per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace;

Visto il R. decreto 7 agosto 1920, n. 1093, da convertirsi in legge, che sopprime la giunta esecutiva del Comitato predetto, e costituisce, presso la Ragioneria generale dello Stato, un Comitato liquidatore delle gestioni di guerra;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per il tesoro, di concerto con i ministri delle colonie, della guerra, della marina, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio, delle terre liberate dal nemico, e per la giustizia e gli affari di culto;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'alienazione del materiale residuato dalla guerra tuttora disponibile e l'assegnazione di quello proveniente dalla raccolta dei rottami al fronte è affidata alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Sono eccettuati da tale disposizione i materiali che, in dipen-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 dicembre 1920, n. 291.

denza di speciali convenzioni, sono venduti con esclusività da Consorzi vari o istituzioni consimili, nonchè dall'Impresa magazzini italiani, con sede a Genova, sull'opera dei quali enti il Comitato liquidatore delle gestioni di guerra continuerà ad esercitare vigilanza.

Il Comitato curerà, altresì, a mezzo degli organi che attualmente lo coadiuvano, lo stralcio delle operazioni di vendita, per i contratti stipulati prima dell'attuazione del presente decreto, e per quelli in corso di stipulazione che ritenesse utile condurre a compimento.

Art. 2.

I diritti di fermo, di preferenza, di opzione od altri analoghi sull'alienazione del materiale residuato dalla guerra, comunque stabiliti da disposizioni di legge, di decreto o di regolamento ovvero da deliberazioni del Comitato interministeriale, di cui al decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, cessano di aver vigore con l'attuazione del presente decreto.

Art. 3.

Ferma restando la vigilanza del Comitato interministeriale ai sensi dell'articolo 3, comma 2° del R. decreto 7 agosto 1920, numero 1093, il ministro del tesoro, a mezzo della ragioneria generale dello Stato, eserciterà il riscontro finanziario e contabile sulle operazioni di alienazione effettuate dalla direzione generale delle ferrovie, avvalendosi anche dell'opera dei propri ispettori.

Art. 4.

Il Ministro del tesoro si riserba la facoltà di provvedere direttamente, nei modi e con le forme che riterrà più convenienti alla alienazione di talune specie di materiali o dei materiali che si contengono in determinati depositi o magazzini, affidandone la esecuzione alle ferrovie dello Stato.

Le ferrovie non potranno prelevare materiali per loro uso da

quelli residuati dalla guerra, nè potranno consentire cessioni dei materiali stessi ad altre amministrazioni dello Stato, senza il preventivo consenso del Ministero del tesoro, che dovrà accertare la esistenza dei fondi necessari per il pagamento.

Art. 5.

Il Comitato liquidatore ha facoltà di ordinare la revisione e di modificare le pattuizioni che si contengono nelle convenzioni o nei contratti coi vari consorzi o altri simili enti, comunque costituiti in dipendenza dell'alienazione del materiale residuato dalla guerra e in quelle stipulate con l'Impresa magazzini italiani con sede a Genova quando, a suo insindacabile giudizio, riconosce che tali pattuizioni sono dannose alla pronta e utile liquidazione dei materiali medesimi.

Può anche dichiarare risolute le convenzioni e i contratti di cui al precedente capoverso, quando, a suo insindacabile giudizio, li reputi non più rispondenti ai fini per i quali vennero stipulati.

In ogni caso, a titolo d'indennizzo, non è dovuta che la perdita la quale sia conseguenza diretta della modificazione e della risoluzione ordinate.

Le controversie relative all'eventuale indennizzo sono giudicate dal collegio arbitrale, istituito in virtù dell'art. 5 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698.

Art. 6.

Con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con quelli per la guerra, per i lavori pubblici e per l'industria ed il commercio saranno stabilite le norme che occorressero per la esecuzione del presente decreto.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge e andrà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del

Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SECHI — MEDA — RAINERI — PEANO — ALESSIO — ROSSI — BONOMI — FERA.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 14 *novembre* 1920, *n.* 1686, *concernente il trasferimento al Ministero di agricoltura dei servizi costituenti il Commissariato generale dei combustibili nazionali* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti i decreti luogotenenziali 7 e 25 gennaio 1917, n. 35 e 91; 22 febbraio 1917, n. 261 ; 26 aprile 1917, n. 696 ; 16 giugno 1917, n. 979 ; 5 agosto 1917, n. 1215 ; 24 febbraio 1918, n. 284 e 28 marzo 1919, n. 454, recanti provvedimenti straordinari per i combustibili nazionali.

Visto il R. decreto 2 settembre 1919, n. 1587, sul riordinamento del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari;

Visto l'art. 8 del decreto-legge 2 ottobre 1919, n. 1794, riguardante il riassetto dei servizi minerari del Ministero per l'agricoltura;

Visto il R. decreto-legge 21 marzo 1920, n. 304, che sopprime il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 6 dicembre 1920, n. 287.

Visto il R. decreto-legge 8 aprile 1920, n. 630, che devolve ad un Comitato centrale per l'approvvigionamento e l'assegnazione dei combustibili le attribuzioni ed i poteri esercitati dal Comitato istituito col decreto Luogotenenziale 29 agosto 1918, n. 1260;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, di concerto coi Nostri ministri segretari di Stato per la industria ed il commercio, dell'agricoltura e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono restituite al Ministero di agricoltura tutte le attribuzioni già spettanti all'ispettorato generale delle miniere e alla Direzione generale delle foreste in materia di combustibili nazionali, fossili e vegetali, oli minerali e gas idrocarburati, che furono temporaneamente trasferiti al Commissariato generale per i combustibili nazionali e sono trasferiti al Ministero stesso tutti i poteri in materia di combustibili nazionali conferiti dal decreto legge 7 gennaio 1917, n. 35, e dai decreti successivi in detta materia.

A decorrere dalla stessa data tutti i servizi, le gestioni, le delegazioni, le lavorazioni e ricerche in materia di combustibili nazionali e l'auto-deposito, ora alle dipendenze del sottosegretario di Stato per la marina mercantile e i combustibili, unitamente al personale che vi si trova addetto alla data del presente decreto, passeranno alle dipendenze del Ministero di agricoltura ; e il personale conserverà il trattamento che ora gode fino a quando non sarà diversamente stabilito con decreti del ministro di agricoltura, di concerto col ministro del tesoro.

Art. 2.

Le attribuzioni del Comitato istituito con R. decreto 8 aprile 1920, n. 630, resteranno limitate ai combustibili importati dall'estero.

Sono soppressi la commissione incaricata di accertare la esistenza di carbone fossile istituita con decreto 12 marzo 1918 del Commissariato generale per i combustibili nazionali e il Comitato per le ricerche di combustibili fossili istituito con decreto 5 agosto 1920 del Sottosegretariato di Stato per la marina mercantile e i combustibili e le relative attribuzioni saranno esercitate dagli organi tecnici e consultivi del Ministero di agricoltura.

Art. 3.

Il Comitato di revisione istituito con R. decreto 3 giugno 1920. n. 1023, modificato con R. decreto 1 agosto 1920, n. 1134 continuerà a funzionare così in materia di combustibili nazionali come sulle altre materie determinate dai detti decreti.

Gli articoli 2 e 4 del predetto R. decreto 3 giugno 1920, n. 1023 sono sostituite dalle seguenti disposizioni.

Al Comitato di revisione saranno sottoposte tutte le autorizzazioni di spesa prima della loro esecuzione e i contratti di qualsiasi natura.

I contratti per i quali sia intervenuto il parere favorevole o l'approvazione rispettivamente della Commissione per la derequisizione del naviglio, del Comitato centrale per l'approvvigionamento e l'assegnazione dei combustibili, dei corpi consultivi tecnici del Ministero di agricoltura saranno comunicati al Comitato per il visto insieme con il primo ordine di pagamento.

Il Comitato informerà il ministro di agricoltura nei riguardi della gestione dei combustibili nazionali e quello dell'industria e commercio (Sottosegretariato di Stato per la marina mercantile e i combustibili) nei riguardi delle altre gestioni, sull'andamento dell'Amministrazione oltre che con i rilievi per gli atti sottoposti al suo esame, con un rapporto semestrale da comunicarsi in copia al ministro del tesoro.

Il Comitato predetto per l'esecuzione delle sue attribuzioni è autorizzato ad aggregarsi in qualità di segretarî due funzionari, uno per il servizio dei combustibili nazionali, l'altro per gli altri servizi dipendenti dal Sottosegretariato per la marina mercantile e i combustibili, soggetti al controllo del Comitato stesso.

Art. 4.

E' istituita una Commissione composta dei rappresentanti del Ministero dell'agricoltura, dell'interno, dell'industria e commercio, del lavoro, del lavori pubblici e del tesoro per studiare e proporre provvedimenti relativi alla gestione dell'auto-deposito centrale dei combustibili nazionali.

La Commissione presenterà le proposte entro due mesi dalla sua costituzione.

I provvedimenti definitivi saranno emanati con decreto del ministro di agricoltura di concerto con quello del tesoro.

Art. 5.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge, ed entrerà in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — ALESSIO — MICHELI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 18 *novembre* 1920, *n.* 1729, *che approva miglioramenti economici a favore del personale di bassa forza di ruolo e agli avventizi di cui all'art.* 165 *R. P. N. addetti alle linee di navigazione dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 1 (ultimo comma) del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Visto il R. decreto-legge 2 maggio 1920, n. 598;

Visto il R. decreto-legge 25 agosto 1920, n. 1184;

Visto il R. decreto 30 settembre 1920, n. 1389;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria e commercio, di concerto coi ministri dei lavori pubblici e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino all'emanazione di un nuovo regolamento del personale navigante sono adottate le seguenti disposizioni:

a) gli articoli 1 e 2 del R. decreto-legge n. 598 del 2 maggio 1920 non sono applicabili al personale di bassa forza di ruolo ed agli avventizi di cui all'art 165 R. P. N., addetto alle linee di navigazione di cui alla legge 5 aprile 1908, n. 111. Per detto personale resteranno soltanto in vigore i quadri di classificazione allegati al R. P. N. approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393 ed il trattamento derivante dall'applicazione del decreto Luogotenenziale n. 107 del 10 febbraio 1918 e del decreto

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 dicembre 1920, n. 291.

Luogotenenziale n. 913 dell'11 giugno 1919 e dell'art. 3 del R. decreto-legge n. 615 del 2 maggio 1920;

b) le indennità di cui al decreto Luogotenenziale n. 1392 del 2 settembre 1917 e quella di caro viveri stabilita dalla sentenza della Commissione di conciliazione ed arbitrato per i trasporti marittimi in data 31 ottobre 1918, sono abolite, ed in sostituzione di esse, il personale di bassa forza di cui all'articolo precedente, godrà dal 1° novembre 1920 la indennità di caro viveri stabilita dal decreto Luogotenenziale n. 1314 del 14 settembre 1918 e dal 1° giugno 1920 quella di cui alla legge 23 settembre 1920, n. 1271, da corrispondersi entrambe colle modalità stabilite per il personale delle ferrovie dello Stato;

c) per il personale di cui al precedente art. 1 sono ripristinate le disposizioni contenute negli articoli 40, 41, 42, 43 e 44 del R. P. N. soppressi in forza dell'art. 3 del decreto-legge n. 598 ;

d) gli ultimi due capoversi dell'art. 3 del R. decreto-legge 2 maggio 1920, n. 598, sono sostituiti dai seguenti:

Art. 144. — Per ogni giornata di effettivo servizio di navigazione (considerando giornata intera anche quella non compiuta) è corrisposta al personale di bassa forza delle linee postali una indennità nella seguente misura:

Sottufficiali, L. 1,75;

fuochisti, marinai e carbonai, L. 1,15;

detta indennità sarà corrisposta con decorrenza 1° luglio 1919.

Art. 147 è soppresso il primo comma. Al secondo comma sono soppresse le parole « per l'esercizio di funzioni di grado superiore ».

Vengono poi aggiunti i comma seguenti:

Al personale di bassa forza coperta e macchina cui fossero affidate funzioni di grado superiore, spettano la paga e le indennità inerenti a tale grado e per la sola durata del funzionamento.

Analogo trattamento viene fatto agli ufficiali delle linee postali di cui la legge 5 aprile 1908, n. 111, in caso di funzionamento nel grado superiore.

Gli ufficiali dei ferry-boat godranno della disposizione precedente solo nel caso di funzionamento nel grado di comandante o capo macchinista.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — ALESSIO — MEDA — PEANO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 25 *novembre* 1920, *n.* 1726, *che manda alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato di continuare oltre il* 31 *ottobre* 1920 *l'esercizio delle linee ferroviarie comprese nelle nuove Provincie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 dicembre 1920, n. 292.

Vista la legge 26 settembre 1920, n. 1322, per l'approvazione del trattato di pace fra l'Italia e l'Austria;

Visto il Nostro decreto 30 settembre 1920, n. 1389, col quale è fissato al 31 ottobre 1920 la cessazione, per ogni effetto, dello stato di guerra;

Ritenuta la necessità di assicurare nel periodo di pace la continuazione dell'esercizio delle ferrovie delle nuove Provincie, anche in attesa di provvedimenti definitivi in ordine al loro assetto;

Visto che ai sensi dell'art. 41 del trattato di pace suddetto, lo Stato italiano è surrogato nei diritti dello Stato austro-ungarico sulle linee ferroviarie già da questo gestite, e sulle concessioni di linee esistenti nei territori trasferiti all'Italia;

Visto che ai sensi dell'art. 320 del trattato stesso per assicurare il regolare esercizio delle reti ferroviarie dell'antica Monarchia austro-ungarica concesse a compagnie private e situate sul territorio di diversi Stati il riordinamento amministrativo e tecnico delle reti medesime, sarà determinato per ciascuna di esse, mercè un accordo fra le Compagnie concessionarie e gli Stati interessati territorialmente, e considerato che fino al raggiungimento di tale accordo la continuità dell'esercizio esige la conservazione dell'attuale stato di possesso;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato per la guerra e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In attesa di provvedimenti definitivi circa le linee ferroviarie comprese nelle nuove Provincie, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato continua oltre il 31 ottobre 1920 ad essere incaricata dell'esercizio delle linee suddette, sia che esse appartenessero allo Stato austro-ungarico, sia che fossero state da questo concesse all'industria privata.

Art. 2.

Gli introiti e le spese delle linee indicate nell'articolo precedente continueranno ad essere tenuti in speciale evidenza. L'eventuale deficit della gestione delle linee medesime continuerà ad essere imputato, per l'esercizio 1920-921, al cap. 61 quinquies dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra. Dall'esercizio 1921-922, in poi, e fino a che non sarà provveduto alla sistemazione definitiva delle linee, l'eventuale deficit farà carico ad apposito capitolo da istituirsi nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

Art. 3.

Per le linee sulle quali siano già state adottate le tariffe e condizioni e le concessioni speciali in vigore sulle ferrovie dello Stato, l'esercizio continuerà ad essere fatto con tale regime.

Per le altre linee saranno provvisoriamente mantenute le condizioni e le tariffe attualmente in vigore su di esse, con facoltà al Governo di variarne le condizioni, di applicare su tali tariffe aumenti di prezzo fino a raggiungere la tariffa delle ferrovie dello Stato e anche di estendere alla linee medesime le condizioni, tariffe e concessioni speciali in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Art. 4.

E' data facoltà al Governo di prendere, con decreto Reale, su proposta del presidente del Consiglio dei ministri e del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro, e sentita la Commissione istituita con R. decreto 8 agosto 1920, i provvedimenti necessari per la sistemazione dei rapporti coi concessionari delle linee non appartenenti allo Stato, in quanto non implichino aggravi per il tesoro.

Art. 5.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI - PEANO - BONOMI - MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 28 *novembre* 1920, *n.* 1700, *concernente la estensione della facoltà già data all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di fare anticipazioni sull'ammontare della fornitura alle ditte costruttrici di materiali rotabili* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 7 della legge 17 febbraio 1884, n. 2016, sull'amministrazione e contabilità generale dello Stato;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Visto il R. decreto 7 novembre 1920, n. 1611;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 6 dicembre 1920, n. 287.

Art. 1.

La facoltà di fare anticipazioni per le forniture di materiale rotabile, accordata all'Amministrzione delle ferrovie dello Stato col Nostro decreto 7 novembre corrente, n. 1611, è estesa nei limiti e modi ivi stabiliti, anche alle forniture dei materiali di armamento e di esercizio che verranno determinati dal Consiglio di Amministrazione.

Art. 2.

Gli atti occorrenti per l'applicazione delle norme che dal Consiglio d'Amministrazione verranno fissate in esecuzione del presente presente e del precedente decreto n. 1611, si intenderanno ad ogni effetto fatti nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* sino al 30 giugno 1921.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

DECRETO MINISTERIALE 4 *dicembre* 1920, *contenente norme per l'applicazione del R. decreto 7 novembre* 1920, *n.* 1635, *relativo all'alienazione del materiale residuato dalla guerra.*

IL MINISTRO DEL TESORO

Di concerto col ministro per la guerra, per i lavori pubblici e per l'industria e il commercio;

Visto il R. decreto 7 novembre 1920, n. 1635 che affida alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato l'alienazione del materiale residuato dalla guerra;

Visto l'articolo 5 di tale decreto che demanda al ministro del tesoro, di concerto con quelli per la guerra, i lavori pubblici e l'industria e il commercio, la determinazione delle norme necessarie per la esecuzione del decreto stesso;

DECRETA:

Art. 1.

A far tempo dall'11 dicembre 1920 cessa ogni ingerenza del Comitato liquidatore delle gestioni di guerra nell'alienazione del materiale residuato dalla guerra tuttora disponibile e nell'assegnazione di quello proveniente dalla raccolta dei rottami al fronte e, dalla stessa epoca, l'alienazione di detto materiale, di mano in mano che viene dichiarato alienabile dal Ministero della guerra, rimane affidata alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, fatta eccezione per quello di spettanza dei vari consorzi e dell'impresa magazzini italiani con sede a Genova, nonchè per quello concernente contratti già stipulati o in corso di stipulazione che il Comitato predetto ritenesse di dover condurre a compimento giusta l'art. 1 del R. decreto 7 novembre 1920, n. 1635.

I materiali d'artiglieria, le munizioni ed i quadrupedi non sono considerati disponibili agli effetti del presente articolo. Alla loro alienazione ,in quanto possano risultare esuberanti, continuerà a provvedere direttamente il Ministero della guerra, salvo la vigilanza del Ministero del tesoro ai sensi di legge.

Art. 2.

Per la esecuzione del disposto di cui al precedente articolo il Ministero della guerra comunicherà, in doppio esemplare, al Ministero del tesoro — Ragioneria generale dello Stato — gli elenchi dei materiali dichiarati alienabili.

Il ragioniere generale dopo di aver munito di suo visto uno dei detti esemplari lo trasmette alla Direzione generale delle ferrovie, che provvede alla vendita del materiale ivi indicato.

Il Ministero del tesoro può per taluni materiali, dichiarati alienabili, riserbare a sè la vendita, affidandone però sempre la esecuzione alle ferrovie dello Stato ai sensi dell'articolo 4 del R. decreto 7 novembre 1920, n. 1635.

Art. 3.

L'alienazione da parte delle ferrovie dello Stato potrà essere ordinata anche in base agli inventari compilati ai sensi della circolare 2 settembre 1920 del Comitato liquidatore delle gestioni di guerra, tenuto conto delle variazioni successive.

Art. 4.

La Direzione generale delle ferrovie ricevuti gli elenchi o gli inventari di cui ai precedenti articoli dispone, avvalendosi dei propri organi o anche, temporaneamente, degli organi dell'amministrazione militare, per l'alienazione del relativo materiale e provvede al versamento in tesoreria con imputazione al competente capitolo dello stato di previsione dell'entrata, del prezzo ricavato.

Mensilmente la Direzione generale delle ferrovie trasmette alla Ragioneria generale dello Stato una dimostrazione delle vendite effettuate nel mese precedente.

Art. 5.

Gli enti militari che hanno in consegna i materiali inviano al Ministero del tesoro (Ragioneria generale) due copie del mod. 1-bis o di altro documento contenente la dimostrazione esatta e completa dei materiali alienati o consegnati all'amministrazione ferroviaria.

La Ragioneria generale confronta tale documento colle dimostrazioni rilasciate dall'amministrazione delle ferrovie giusta l'art. 4 e restituisce all'ente militare una delle copie colla dichiarazione di benestare.

Soltanto in base a tale dichiarazione, che sostituisce la quietanza di versamento in tesoreria, il consegnatario può essere discaricato dei materiali alienati.

Art. 6.

Il Ministero del tesoro, col concorso di funzionari del Ministero dell'industria e della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, provvede alla compilazione dell'inventario del materiale proveniente dalla raccolta dei rottami al fronte e dei laminati avvalendosi — ove del caso — anche dei documenti in possesso del consorzio incaricato della raccolta medesima.

Art. 7.

Per il materiale proveniente dalla raccolta dei rottami al fronte e per i laminati, la Direzione generale delle ferrovie provvede alle corrispondenti assegnazioni a prezzo di listino, da compil. da periti nominati dal Ministero del tesoro d'accordo col Ministero dell'industria e il commercio e con la Direzione generale medesima.

Art. 8.

La custodia del materiale la cui alienazione spetta alla Direzione generale delle ferrovie, salvo il disposto del successivo art. 9, continuerà a restare affidata agli enti militari depositari del ma riale fino alla consegna di esso ai compratori o all'amministrazione ferroviaria.

Art. 9.

Previ accordi fra l'amministrazione militare e quella ferroviaria, quest'ultima può prendere direttamente in consegna magazzini o depositi contenenti soltanto materiali dichiarati alienabili

o ritirare nei propri magazzini materiali pure alienabili contenuti in quelli militari.

In ambedue i casi la consegna dei materiali dall'una all'altra amministrazione sarà fatta alla presenza d'un funzionario delegato dal Ministero del tesoro mediante la compilazione d'apposito verbale contenente la descrizione esatta e completa dei materiali, copia del quale sarà trasmessa alla Ragioneria generale dello Stato. Il rappresentante del tesoro interverrà pure nelle successive consegne di materiali agli acquirenti o nei prelevamenti dei medesimi per uso dell'amministrazione ferroviaria o di altre amministrazioni dello Stato e curerà l'invio alla Ragioneria generale dello Stato dell'elenco dei materiali alienati da compilarsi dall'amministrazione ferroviaria per il discarico ai termini dell'art. 5.

Questo decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 4 dicembre 1920.

MEDA — BONOMI — ALESSIO — PEANO.

CIRCOLARE 4 *dicembre* 1920, *n.* 698 *del Ministro della guerra relativa al passaggio del servizio dell'alienazione del materiale residuato dalla guerra alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Approvvigionamenti).*

1. — Per effetto del R. decreto 7 novembre 1920, n. 1635 e del decreto del Ministero del tesoro in data 4 dicembre 1920, n. 2000 (circolari n. 696 e 697), dall'11 dicembre 1920 il servizio dell'alienazione del meteriale residuato dalla guerra dichiarato non più necessario ai bisogni dell'esercito e non vincolato a consorzi o istituzioni del genere passa alla Direzione generale delle ferrovie (Servizio centrale approvvigionamenti), cessando dalla stessa data ogni ingerenza del Comitato liquidatore delle gestioni di guerra per qualunque affare che non riguardi vendite in corso.

2. — Poichè il servizio delle alienazioni non deve subire interruzioni a causa di tale passaggio, gli enti militari sinora incaricati della parte esecutiva del servizio stesso continueranno a svolgere la loro opera per conto della Direzione generale delle ferrovie colle norme della presente circolare, senza pregiudizio delle altre che potrà in seguito emanare direttamente la predetta Direzione generale.

3. — Soltanto le vendite in corso all'11 dicembre 1920 — e cioè quelle per le quali, prima di tale data, sia intervenuto un contratto di vendita, un verbale di deliberamento, oppure un ordine od un'autorizzazione specifica del Comitato liquidatore — si considereranno effettuate per conto del Comitato stesso al quale saranno quindi inviate le comunicazioni ed i documenti relativi.

Le semplici richieste o proposte di acquisto e gli atti inerenti a vendite autorizzate soltanto in linea di massima dal Comitato saranno invece rivolte, quando oltrepassino il limite di cui al seguente n. 5, alla D. G. F. — S. A. — (Direzione generale delle ferrovie — Servizio approvvigionamenti).

4. — Il limite di L. 100.000 sino a cui le commissioni tecnico-amministrative erano autorizzate ad eseguire vendite senza la preventiva approvazione del Comitato liquidatore è ridotto a lire 5000.

Le proposte per le vendite d'importo superiore saranno trasmesse alla D. G. F. — S. A.

Alla medesima saranno trasmesse anche le proposte di vendita per minore importo quando siano state precedute, non più di un mese prima, da vendita di materiali dello stesso genere per un importo che, sommato coll'attuale, superi le L. 5000.

5. — Le deliberazioni relative a vendite per importo superiore alle L. 5000 debbono essere prese coll'intervento di un rappresentante dell'amministrazione ferroviaria. All'uopo le C. T. A. cercheranno di raggruppare gli affari concernenti le dette vendite per deliberarli in apposite riunioni e chiederanno, anche telegraficamente, alla D. G. F. — S. A. l'intervento del rappresentante predetto. La richiesta deve pervenire alla D. G. F. almeno cinque giorni prima della data della riunione.

6. — Nel caso di divergenza di pareri fra la C. T. A. ed il rappresentante dell'amministrazione ferroviaria, ne sarà riferito, a cura del presidente della commissione, alla D. G. F. che deciderà sulla controversia.

7. — Le vendite d'importo non superiore a L. 5000 possono essere deliberate dalle C. T. A. senza l'intervento del rappresentante dell'amministrazione ferroviaria, salvo alla C. T. A. l'obbligo di darne notizia alla D. G. F. colle stesse norme, per ora, stabilite per il Comitato liquidatore e di fornire alla medesima od ai funzionari da essa delegati tutti i dati ed i chiarimenti che ne venissero richiesti.

Le dette vendite saranno effettuate colle norme sinora in vigore salvo nuove disposizioni che venissero date in seguito dalla D. G. F.

8. — Quando una C. T. A. non potesse più funzionare per insufficiente numero di componenti, ne saranno subito informati a cura del Consiglio d'amministrazione o dell'autorità da cui dipende il magazzino, il Ministero della guerra (Ispettorato centrale per le alienazioni) e la Direzione generale ferrovie — S. A., perchè questa assuma direttamente, se possibile, l'alienazione dei materiali disponibili ivi contenuti.

9. — Quando la D. G. F. dichiari di assumere direttamente l'alienazione dei materiali disponibili in un determinato magazzino, cesserà qualsiasi ingerenza della C. T. A. nella alienazione medesima. La Commissione però continuerà a funzionare per quanto concerne la compilazione e la tenuta al corrente degli inventari dei materiali alienabili, la separazione di tali materiali da quelli di dotazione o di scorta e la sorveglianza sulle consegne. Per tali funzioni la C. T. A. potrà, a cura del Consiglio d'amministrazione o dell'autorità da cui dipende il magazzino essere ridotta nel numero dei suoi membri. La consegna dei materiali agli acquirenti o ai rappresentanti dell'amministrazione ferroviaria dovrà sempre avvenire, però, alla presenza di un ufficiale o funzionario, diverso dal consegnatario del magazzino che dovrà, insieme a quest'ultimo, firmare gli atti di consegna.

Se presso un magazzino non funzionasse la C. T. A., le fun-

zioni di cui sopra saranno delegate ad un ufficiale o funzionario a cura del Consiglio o dell'autorità da cui dipende il magazzino.

10. — Quando in un magazzino o deposito risultino contenuti esclusivamente materiali dichiarati alienabili si procede previ accordi colla D. G. F. alla consegna del magazzino ai rappresentanti dell'amministrazione ferroviaria.

La consegna è fatta alla presenza d'un funzionario delegato dal Ministero del tesoro e ne è fatto constare con apposito verbale in cui sono descritti singolarmente i materiali contenuti nel magazzino, colle stesse norme prescritte per la consegna dei materiali venduti agli acquirenti.

Copia del verbale è trasmessa alla Ragioneria generale dello Stato per il discarico del consegnatario del magazzino a termini dell'art. 5 del decreto Ministeriale 4 dicembre 1920, n. 2000.

In seguito alla consegna del magazzino cessa qualsiasi ingerenza sul medesimo della C. T. A. salvo al Ministero della guerra di procedere, se del caso, al suo scioglimento.

Ugualmente si procede quando l'amministrazione ferroviaria decida di ritirare nei propri magazzini o depositi i materiali alienabili contenuti in un magazzino militare promiscuo.

11. — Dall'11 dicembre 1920 sono abolite le commissioni superiori 3ª (Torino), 4ª (Verona) e 7ª (Napoli). La 6ª Commissione superiore e le tre sottocommissioni che ne dipendono rimarranno colle sole funzioni di C. T. A. per il materiale aeronautico dichiarato alienabile, seguendo le norme date colla presente e le altre particolari che saranno concordate colla D. G. F.

12. — I consegnatari dei magazzini e tutte le autorità militari in generale cercheranno di facilitare il compito dell'amministrazione ferroviaria fornendo tutte le indicazioni che saranno richieste, permettendo agli incaricati dell'amministrazione stessa l'accesso in qualsiasi momento, salvo esigenze di servizio, nei magazzini ove si conservano i materiali alienabili e mettendo a loro disposizione, in quanto sia possibile, il personale di fatica occorrente per le operazioni di ricognizione, di stima, ecc. Sarà in proposito tenuto presente il grande interesse che, insieme al tesoro ha l'amministrazione militare a che le alienazioni procedano il più

rapidamente possibile perchè sia tolta alle singole amministrazioni la responsabilità della custodia e perchè siano sgomberati i locali di deposito, specialmente dove occorra di sistemare le dotazioni dell'esercito o provvedere ad altri servizi nell'interesse militare.

Saranno segnalati al Ministero (Ispettorato centrale per le alienazioni) oppure, secondo i casi, alla D. G. F. — S. A., gli eventuali inconvenienti o le difficoltà che s'incontrassero nell'esecuzione delle disposizioni della presente circolare.

Il ministro — BONOMI.

Comunicato

Esami di abilitazione alle funzioni di macchinista T. E.

E' indetta una sessione d'esami per l'abilitazione alle funzioni di macchinista di treni elettrici, alla quale possono essere ammessi i riprovati del corso 1919 o dei corsi precedenti, che si trovino nelle condizioni di cui all'art. 24 del Regolamento per la Trazione elettrica, approvato con D. M. 2 maggio 1906, n. 1345, nonchè tutti quegli agenti che, pur avendo frequentato l'intero corso d'istruzione, ebbero a suo tempo a rinunciare agli esami finali di abilitazione a macchinista T. E., o non furono in grado, per qualche plausibile ragione, di sostenerli.

Al riguardo di questi ultimi non verrà tenuto conto, nel computo delle prove sfavorevoli subite, di quella che essi avessero sostenuta solo in parte, purchè, beninteso, negli esami parziali dati abbiano riportata l'idoneità.

Saranno esclusi dagli esami gli agenti che nelle ultime note informative loro comunicate non avranno ottenuta almeno la qualificazione di buono agli effetti dell'ammissione agli esami o che, posteriormente a tale comunicazione, siano venuti a trovarsi nella condizione di cui all'art. 83 del R. P.

Gli agenti che si trovino nelle condizioni volute e che intendano partecipare agli esami dovranno presentare domanda per via gerarchica non più tardi del 31 gennaio 1921.

Ordine di servizio N. 130.

Apertura all'esercizio della fermata di Villa S. Angelo.

Col giorno 28 settembre 1920 è stata aperta all'esercizio sulla linea Sulmona-Terni, la fermata di Villa S. Angelo, al chilometro 110 + 243 è a sinistra della linea stessa, fra le stazioni di Fa-

gnano Campana e S. Demetrio de' Vestini, dalle quali dista rispettivamente metri 3447,51 e 2087,49.

La detta fermata è protetta da semafori di 2ª categoria situati: quella lato Fagnano Campana al Km. 109 + 243 e quello lato S. Demetrio de' Vestini al Km. 111 + 293, e cioè a metri 1000 e 1050, rispettivamente, dall'asse del fabbricato viaggiatori di detta fermata. Essi sono collocati a destra rispetto alla corsa dei treni cui comandano.

La fermata di Villa S. Angelo è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » pubblicate con l'Ordine di servizio 160-1909 e successive modificazioni.

Essa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A*.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di S. Demetrio de' Vestini.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N.* 130-1920.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Villa S. Angelo.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazione e dei versamenti
Villa S. Angelo	Sulmona	14.60	9.85	5.75	S. Demetrio dei Vestini
	Raiano	11.10	7.55	4.55	
	Molina	8.60	6.00	3.15	
	Acciano	7.30	5.15	2.75	
	Beffi	5.50	3.45	2.15	
	Fontecchio	3.45	2.50	1.55	
	Fagnano Campana	1.85	1.40	1.05	
	S. Demetrio de' Vestini	1.60	1.30	0.95	
	Fossa	2.15	1.65	1.15	
	Paganica	4.60	2.85	1.75	
	Aquila degli Abruzzi	8.60	4.80	2.55	

N. B. — Nei prezzi suindicati sono compresi gli aumenti di cui il R. decreto n. 410-1902 nonchè la tassa addizionale di centesimi cinque.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N.* 130-1920.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pag. 15 tra i nomi di Villarosa e Villa S. Giovanni devesi inserire:

Villa S. Giovanni LB/A/107

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pag. 65 fra i nomi di Villarosa e Villa S. Giovanni devesi inserire:

Villa S. Angelo (casa cantoniera)	Castellammare Adr. – Rieti – Terni	Ancona 6° Aquila	Aquila	98	V(6)	B(6)

— a pag. 93 nella tabella (98) Castellammare Adriatico-Rieti-Terni trascrivere in carattere corsivo, fra Fagnano Campana e San Demetrio de' Vestini, il nome di Villa S. Angelo con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Castellammare Adr.	km.	111
Pescara	»	109
Chieti	»	96
Manoppello	»	87
Rosciano	»	85
Alanno	»	83
S. Valentino Caramanico	»	80
Torre de' Passeri	»	73
Tocco Castiglione	»	68
Bussi	»	62
Popoli	»	58
Pentima	»	53
Pratola Peligna	»	49
Sulmona	»	43
Raiano	»	32
Molina	»	24
Acciano	»	20
Beffi	»	14
Fontecchio	»	9
Fagnano Campana	»	4
S. Demetrio de' Vestini	km.	3
Fossa	»	5
Paganica	»	11
Aquila degli Abruzzi	»	18
Sassa Tornimparte	»	26
Vigliano	»	33
Sella di Corno	»	37
Rocca di Corno	»	43
Rocca di Fondi	»	49
Antrodoco Borgo Velino	»	57
Castel S. Angelo	»	63
Cittaducale	»	71
Rieti	»	81
Contigliano	»	89
Greccio	»	95
Piediluco	»	104
Marmore	»	106
Stroncone	»	113
Terni	»	121

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazoni e negli uffici di controllo devesi:

— a pag. 14 fra i nomi di Villarosa e Villa S. Giovanni inserire:

Villa S. Angelo (casa cantoniera) 59/32-*bis*/

— a pag. 59 fra Fagnano Campana e S. Demetrio de' Vestini trascri-

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 130-1920.

vere: 32-*bis*/ Villa S. Angelo (casa cantoniera)
nonchè la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Castellammare Adriatico-Rieti-Terni la distanza deve essere rilevata dalla tabella 98 a pag. 93 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve essere formata aggiungendo km. 14 a quella indicata per Beffi e km. 2 a quella indicata per S. Demetrio de' Vestini, e scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 131.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo ferrovieri » con sede a Viterbo e l' « Unione cooperativa di consumo - Circolo ferrovieri » di Lercara sono ammessi a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'Ordine di servizio n. 167-1911.

I nomi delle dette società cooperative devono quindi essere aggiunti, alla sede opportuna, nell'allegato *A*, al citato regolamento, ristampato con l'Ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio 132.

Servizio delle assuntorie nei riguardi della circolazione dei treni.

Art. 1.

Generalità.

Sulle linee della rete si hanno località, indicate in orario, le quali, anzichè essere rette da un capostazione o da un capofermata, sono affidate, mediante contratto, ad un « *Assuntore* » che non ha ingerenza nella circolazione dei treni.

Art. 2.

Obblighi degli assuntori.

L'assuntore per ciò che riguarda la circolazione dei treni deve conoscere e sapere applicare oltre le disposizioni citate nel presente ordine di servizio anche il Regolamento sui segnali, e, nelle assuntorie provviste di telegrafo o telefono, deve essere in possesso dell'abilitazione a tale servizio.

Art. 3.

Binari e deviatoi nelle assuntorie.

1. Le assuntorie anche se provviste di binari adatti agli incroci e alle precedenze non potranno utilizzarli per detti incroci e precedenze se non nel caso e con le norme del successivo art. 14.

I binari secondari debbono servire esclusivamente al deposito dei veicoli e per le manovre.

2. Il binario di corsa deve essere mantenuto sempre libero per il servizio dei treni, le eventuali manovre impegnanti il binario di corsa si possono effettuare soltanto durante la sosta dei treni e nel modo indicato nell'art. 5. I deviatoi allacciati al binario di corsa devono restare normalmente disposti pel transito sul medesimo, ed assicurati mediante fermascambi le cui chiavi restano in custodia dell'Assuntore che le consegnerà al capotreno nel caso di manovre.

3. E' proibito all'Assuntore di manovrare per qualsiasi motivo i deviatoi impegnanti il binario di corsa, egli può soltanto eseguire manovre sui binari secondari per agevolare le eventuali operazioni di carico e scarico. Anche tali manovre saranno però vietate dalle Divisioni Movimento e Traffico dove ciò si ritenga necessario per la pendenza dei binari secondari; in tal caso esse verranno eseguite soltanto durante la sosta dei treni, per mezzo della locomotiva.

Art. 4.

Stazionamento dei veicoli sui binari secondari.

I veicoli stazionanti sui binari secondari debbono essere riuniti in gruppi o colonne, agganciati fra loro e disposti in modo

da lasciare libera la circolazione sul binario di corsa; quelli muniti di freno debbono averlo chiuso ed inoltre i veicoli estremi debbono essere fermati con stanghe o calzatoie in modo che sia impedito ogni loro movimento.

Art. 5.

Fermate e manovre dei treni.

1. Durante la sosta di un treno nelle assuntorie la dirigenza del servizio movimento, spetta al capotreno, il quale, occorrendo eseguire manovre deve ritirare le chiavi dei deviatoi dall'assuntore e valersi, al caso, del personale del treno; è suo obbligo inoltre provvedere prima di partire a che i deviatoi allacciati al binario di corsa ed i veicoli eventualmente depositati nei binari secondari si trovino nelle condizioni prescritte dagli articoli 3 e 4. Soltanto dopo aver così provveduto, restituirà le chiavi all'assuntore.

2. L'obbligo fatto al capotreno non esonera l'assuntore dall'assicurarsi che le accennate norme vengano rispettate; anzi, rilevando qualche infrazione alle medesime, dovrà segnalarle al capotreno affinchè questi possa provvedere prima della partenza.

3. Le Divisioni Movimento e Traffico potranno disporre — all'occorrenza — che le stazioni mandino apposito agente per l'esecuzione delle manovre nelle assuntorie, in base al relativo preavviso che gli assuntori dovranno dare tempestivamente.

Art. 6.

Segnali fissi e relativa manovra.

I segnali fissi di protezione di ciascuna assuntoria sono normalmente disposti a via libera.

I segnali stessi debbono essere manovrati a via impedita a protezione di un treno, solo quando questo prolunga la sosta oltre il tempo assegnatogli in orario oppure quando debba eseguire manovre. Spetta al capotreno di disporre per la manovra del segnale a via impedita, ed all'assuntore di ridisporlo a via libera 10 minuti dopo la partenza del treno.

Se l'assuntoria è invece sprovvista di segnale di protezione il

capotreno nelle circostanze predette dovrà provvedere per la protezione del treno col segnale a mano a distanza come se fosse fermo in linea.

Art. 7.

Distanziamento dei treni.

1. Sulle linee non esercitate col blocco il distanziamento dei treni è regolato col telegrafo dalle due stazioni attigue all'assuntoria; l'assuntore deve però provvedere che un treno non ne segua un altro a intervallo minore di 10 minuti o alla distanza minore di un chilometro, come è prescritto dal regolamento segnali.

2. Se l'assuntoria è provvista di telegrafo o telefono il capotreno deve comunicare a voce all'assuntore il maggior ritardo superiore a 10 minuti che il treno abbia fatto nel percorso dalla stazione limitrofa precedente o per maggior sosta nell'assuntoria, e l'assuntore dovrà darne partecipazione alla stazione successiva.

Art. 8.

Segnale davanti al fabbricato viaggiatori.

1. Nelle assuntorie provviste di telegrafo o di telefono, l'assuntore deve provvedere ad arrestare i treni, che per orario vi hanno fermata, nel punto più conveniente al servizio, presentando al loro arrivo segnale rosso davanti al fabbricato viaggiatori e ritirandolo prima che avvenga la partenza.

Nelle assuntorie sprovviste di telegrafo e telefono sarà esposto sopra un paletto piantato sul marciapiede la bandiera arrotolata di giorno ed un fanale a luce bianca di notte.

2. Occorrendo arrestare un treno non avente fermata, l'assuntore quando non abbia potuto far preavvisare il treno da una precedente stazione provvederà alla chiusura del segnale fisso di protezione dalla parte donde il treno proviene, e non lo aprirà se non dopo che il treno vi si sia fermato, mantenendo inoltre il segnale rosso davanti al fabbricato viaggiatori.

Nelle assuntorie non provviste di segnali fissi di protezione, l'assuntore provvederà alla fermata straordinaria del treno come

se si trovasse in linea, nel modo indicato dai regolamenti sui segnali.

Art. 9.

Passaggi a livello.

All'assuntore può essere affidata la manovra e la sorveglianza delle barriere di passi a livello. Salvo disposizioni speciali la chiusura delle barriere dovrà esser fatta 5 minuti prima del passaggio dei treni.

Art. 10.

Correntali al personale di linea.

L'assuntore che con un treno riceva dalla stazione attigua una correntale per il personale di linea ne segna ricevuta sull'avviso corrente e la inoltra alla stazione cui è diretta nel modo più sollecito.

Art. 11.

Chiamata della locomotiva di soccorso.

1. L'assuntore che riceve il segnale di domanda di locomotiva di soccorso se nella assuntoria funzionano il telegrafo o telefono informerà subito la stazione posta al di là del treno da soccorrere. Ricevendo poi il mod. M. 40-a emesso dal capotreno di conferma del soccorso domandato, trasmetterà alla stazione suddetta tutte le notizie portate dal modulo.

Se il treno da soccorrere si trovasse in una assuntoria, il capotreno invece di compilare il mod. M. 40-a, scriverà sul protocollo telegrafico o telefonico il dispaccio di richiesta del soccorso che l'assuntore dovrà trasmettere.

2. Se l'assuntoria non è provvista di telegrafo o di telefono, ma lo è di apparecchio per segnalamento a campana, l'assuntore si varrà di questo per trasmettere la richiesta del soccorso; se l'assuntoria non ha l'apparecchio a campana l'assuntore farà proseguire i segnali a mano e la richiesta del soccorso.

Art. 12.

Dimezzamento dei treni.

1. Quando un treno, prima di giungere ad un'assuntoria, viene dimezzato in linea per insufficiente forza della locomotiva onde essere rimorchiato in due volte, il capotreno se prevede di poter ricoverare nell'assuntoria la prima parte dovrà sempre accompagnarla per provvedere alle occorrenti manovre, anche se nella seconda parte che rimane in linea affidata ad un agente di scorta vi fossero viaggiatori.

2. Il capotreno in arrivo nell'assuntoria con la prima parte del treno deve scrivere e firmare nel protocollo telegrafico o telefonico il dispaccio — che l'assuntore trasmetterà — annunziante alla stazione precedente che la linea è impedita; in arrivo poi con la seconda parte darà a detta stazione con le stesse formalità l'avviso che la linea è liberata.

3. Nel caso di accidentale spezzamento di un treno in linea se il capotreno non si trova nella prima parte, l'avviso telegrafico o telefonico dell'ingombro della linea alla stazione precedente deve essere dato d'iniziativa dell'assuntore. Se invece il capotreno si trova nella prima parte del treno, il telegramma o fonogramma predetto dovrà essere scritto e firmato sul protocollo dal capotreno; l'avviso di sgombero della linea deve anche in questo caso essere scritto dal capotreno.

Art. 13.

Avarie dei veicoli.

I veicoli deviati sui binari secondari di un'assuntoria non dovranno essere rimessi in circolazione se non dopo verifica ed autorizzazione di un verificatore che sarà richiesto dal capotreno con dispaccio telegrafico o telefonico indirizzato alla stazione più vicina e scritto di proprio pugno sul protocollo per essere poi subito trasmesso dall'assuntore. Analogamente sarà provveduto pei veicoli che per allentamento di cerchioni, o spostamento di ruote o riscaldo, fossero scartati dal macchinista.

Art. 14.

Temporanea abilitazione al servizio normale di movimento.

Qualora per circostanze speciali di circolazione occorresse abilitare temporaneamente una assuntoria al servizio normale di movimento, essa dovrà essere presenziata da un dirigente il movimento, a cura del quale le stazioni del tronco dovranno essere avvisate tanto dell'attivazione che della cessazione del servizio movimento, adottando i telegrammi:

Dal tr. . . . . (ultimo arrivato) *assumo dirigenza movimento a . . . .*

Dopo tr . . . . (treno col quale cessa il servizio movimento) *servizio viene ripristinato con assuntore.*

Tutte le stazioni cui furono indirizzati i predetti telegrammi dovranno confermare con il telegramma:

Inteso abilitazione servizio movimento (o *ripristino servizio assuntore*) *a . . . . . . dal tr . . . . . .*
(o *dopo tr . . . .*).

Questo Ordine di servizio sostituisce quello n. 126-1906 *e il Regolamento per la circolazione dei treni sulle linee ad esercizio economico*, con lo stesso Ordine di servizio annunciato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 13, 15, 16, 17, 32, 35, 36, 37, 42, 45, 55, 56 *ed agli assuntori.*

Ordine di servizio N. 133.

Modalità da conservarsi pel carico e per la circolazione dei carri di grande portata bottino di guerra.

Fra i veicoli provenienti da bottino di guerra vi sono i seguenti carri di grande portata:

ex K. K. St. B.	Jyy	742001	portata	t. 40
»	Jyyt	742450	»	» 50
»	Jaa	742500	»	» 70
ex MAV	Jik	365601	»	» 58

Le portate sopraindicate sono portate massime che non dovranno essere superate.

I carri suddetti hanno le caratteristiche di cui appresso, e per il loro carico e la loro circolazione dovranno essere osservate anche le norme speciali per ciascuno di essi indicate.

Carro ex K. K. St. B. - Jy[y] 742001.

E' un carro piatto a sei sale, montate sotto un unico telaio, con freno agente con 2 zoccoli per ruota sulla 1ª, 3ª, 4ª e 6ª sala.

Le dimensioni principali sono:

Distanza fra le sale estreme	m.	5.84
Lunghezza del veicolo compresi i respingenti	»	10.15
Lunghezza del telaio	»	8.95
Altezza del pavimento dal piano delle rotaie	»	1.30
Tara	tonnellate	25

Se il peso del carico non è maggiore di 25 tonn., questo deve essere uniformemente distribuito per tutta la larghezza del carro, sopra una lunghezza di almeno m. 4, simmetricamente ai perni dei carrelli.

Se il peso del carico supera tonn. 25, senza oltrepassare il massimo ammesso di tonn. 40, questo deve essere uniformemente distribuito per tutta la larghezza del carro, sopra una lunghezza di almeno m. 6, simmetricamente ai perni dei carrelli.

Quando il carro sia caricato con un carico di peso maggiore di 30 tonn. potrà circolare soltanto sulle linee sulle quali sono ammesse senza limitazioni le locomotive gr. 470;

quando esso sia caricato con un carico di peso non superiore a 30 tonn. potrà ammettersi anche sulle linee sulle quali sono ammesse senza limitazione le locomotive gr. 420 1ª serie.

Carro ex K. K. St. B. - Jy^{vt} 742450.

E' costituito da un intelaiatura a sella destinata a portare il carico sul suo piano ribassato, la quale riposa su due carrelli a 3 sale ciascuno, portanti ognuno ad un'estremità gli apparecchi di attacco e repulsione.

Uno dei carrelli è munito di freno a mano agente su tutte le ruote con due zoccoli per ruota.

Le dimensioni principali del veicolo sono le seguenti:

Distanza fra i perni dei carrelli	m.	14
Passo del carrello con freno	»	2.850
Passo del carrello senza freno	»	2.500
Lunghezza totale del veicolo, compresi i respingenti .	»	19.865
Lunghezza del piano ribassato dell'intelaiatura portante.	»	8.050
Altezza del piano sopraindicato dal piano delle rotaie .	»	0.860
Tara . . . . , , ,	tonnellate	33.5

Se il peso del carico non è maggiore di 40 tonn., questo deve essere distribuito per tutta la larghezza del carro, sopra una lunghezza di almeno m. 4.050 (distanza segnata sul carro: *A-B*), simmetricamente ai perni dei carrelli.

Se il peso del carico è compreso fra 40 e 45 tonn., questo deve essere distribuito per tutta la larghezza del carro, sopra la lunghezza di almeno m. 6.270 (distanza segnata sul carro: *C-D*), simmetricamente ai perni dei carrelli.

Se il peso del carico supera tonn. 45 fino al massimo di tonnellate 50, questo deve essere distribuito per tutta la larghezza del carro, sopra la lunghezza di almeno m. 7.500, simmetricamente ai perni dei carrelli.

Quando il carro sia caricato con carico di peso maggiore di 30 tonn. potrà circolare soltanto sulle linee sulle quali sono ammesse senza limitazione le locomotive gruppo 420 1ª serie;

quando esso sia caricato con carico di peso non superiore a 30 tonn. potrà ammettersi anche su tutte le linee sulle quali sono ammesse senza limitazione le locomotive gruppo 215.

Questo carro, avendo gli apparecchi di attacco e repulsione applicati ai carrelli, dovrà sempre viaggiare coll'osservanza delle norme per l'effettuazione di trasporti su carri non congiunti dagli apparecchi d'attacco.

Carro ex K. K. St. B. - Ja[a] 742500.

E' costituito da una travata a piano superiore rettilineo, destinata a portare il carico, la quale poggia sopra due carrelli a quattro sale ciascuno, portanti ognuno ad una estremità gli apparecchi di attacco e repulsione.

Ciascun carrello è munito di freno a mano agente sulle 4 sale con 2 zoccoli per ruota. I freni dei due carrelli sono indipendenti fra loro.

Le dimensioni principali del veicolo sono le seguenti:

Distanza fra i perni dei carrelli	m.	10
Passo dei carrelli	»	3.900
Distanza fra le ruote consecutive di ciascun carrello . .	»	1.300
Lunghezza totale del veicolo, compresi i respingenti . .	»	17.100
Lunghezza del piano di carico dell'intelaiatura portante .	»	14.480
Larghezza del piano suddetto	»	2.900
Altezza del piano suddetto dal piano delle rotaie . .	»	1.970
Tara . . . . ,	tonnellate	36,96

Se il peso del carico non è maggiore di tonn. 45, questo deve essere uniformemente distribuito per una larghezza non inferiore a m. 1.500, sopra la lunghezza di almeno m. 6.500, simmetricamente ai perni dei carrelli.

Se il peso del carico è compreso fra 45 o 55 tonn., questo deve essere uniformemente distribuito per una larghezza non inferiore a m. 1.500, sopra la lunghezza di almeno m. 8, simmetricamente ai perni dei carrelli.

Se il peso del carico supera tonn. 55 fino al massimo di tonnellate 70, questo deve essere uniformemente distribuito per una larghezza non inferiore a m. 1.500, sopra la lunghezza di almeno m. 10, simmetricamente ai perni dei carrelli.

Quando il carro sia caricato con carico di peso maggiore di 45 tonn. potrà circolare soltanto sulle linee sulle quali sono ammesse senza limitazione le locomotive gr. 420 1ª serie;

quando esso sia caricato con carico di peso eguale od inferiore a tonn. 45 potrà ammettersi anche su tutte le linee sulle quali sono ammesse senza limitazione le locomotive gr. 215.

Anche questo carro, avendo gli apparecchi di attacco e repulsione applicati ai carrelli, dovrà sempre viaggiare coll'osservanza delle norme per i carri non congiunti dagli apparecchi di attacco.

Carro ex MAV - Ji^k 365601.

E' un carro avente piano di carico ribassato.

Il telaio poggia sopra due carrelli a quattro sale ciascuno.

Uno dei carrelli è munito di freno a mano agente sulle 4 sale con un solo zoccolo per ruota.

Il piano ribassato del carro è coperto da un pavimento amovibile di ferro, la cui remozione permette l'introduzione di carichi fra lo spazio libero esistente fra i lungheroni in corrispondenza dell'insellatura.

Le piattaforme rialzate sono coperte con pavimento in legno.

Le principali dimensioni del carro sono le seguenti:

Distanza fra i perni dei carrelli	m.	11.400
Passo rigido dei carrelli	»	3.500
Distanza fra le sale estreme e quelle consecutive interne di ogni carrello	»	1
Lunghezza totale del carro, compresi i respingenti	»	18.300
Lunghezza del telaio	»	17.100
Lunghezza del piano di carico ribassato	»	4.800
Lunghezza del piano suddetto	»	2.430
Altezza del piano suddetto dal piano delle rotaie	»	0.885
Altezza dal piano delle rotaie delle piattaforme superiori	»	1.360
Lunghezza delle piattaforme	»	5.660
Larghezza del piano utile delle piattaforme	»	2.430
Scartamento interno, fra i lungheroni in corrispondenza all'insellatura	»	1.660
Tara	tonnellate	35,44

Se il peso del carico non è maggiore di tonn. 37, questo deve essere eseguito in uno dei seguenti modi:

a) distribuito uniformente nella parte centrale ribassata, per tutta la larghezza del carro e per una lunghezza di almeno m. 3.100, simmetricamente ai perni dei carrelli;

b) diviso in due parti eguali e distribuito su ciascuna delle piattaforme rialzate sovrastanti ai carrelli, per tutta la larghezza del carro e per la lunghezza, su ciascuna piattaforma, di almeno m. 3.200, simmetricamente a ciascun perno di carrello.

Se il peso del carico supera tonn. 37 sino al massimo di tonnellate 58, il carico deve essere eseguito nei seguenti modi:

a) come al punto *a*) precedente, però per una lunghezza non inferiore a m. 4.800;

b) come al punto *b*) precedente, per una lunghezza non inferiore a m. 5 su ciascuna pittaforma.

Quando il carro sia caricato con carico di peso superiore a tonn. 37 potrà essere ammesso a circolare soltanto sulle linee sulle quali sono ammesse senza limitazione le locomotive gr. 420 1ª serie.

quando esso sia con carico di peso eguale od inferiore a tonn. 37 potrà essere ammesso a circolare anche su tutte le linee sulle quali sono ammesse senza limitazione le locomotive gr. 215.

Qualunque sia l'entità del carico effettuato sui carri a carrelli sopraindicati, esso deve gravare egualmente su ciascun carrello. Qualora ciò non fosse possibile, si dovrà ritenere agli effetti della circolazione e non nei riguardi della tassazione del trasporto, come carico del carro il doppio del peso della parte di carico che è sostenuta dal carrello più gravato.

In tutti i casi tra uno dei suddetti carri speciali carichi e le locomotive, o fra uno dei medesimi ed altro carro speciale di grande portata carico che eventualmente fosse in composizione dello stesso treno, dovranno essere interposti almeno quattro carri ordinari.

Per condizioni di carico diverse e più sfavorevoli da quelle indicate dovrà essere interpellato di volta in volta il Servizio Materiale e Trazione.

I carri di cui al presente Ordine di servizio portano sulle fiancate l'iscrizione « Deve circolare secondo le norme dell'O. S. numero 133, 1920 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 44 *e* 45.

Ordine di servizio N. 134.

Cambiamento di nome della stazione di Palazzolo Veneto.

A datare dal 1° gennaio 1921, la stazione Palazzolo Veneto, della linea Portogruaro-Cervignano, assumerà la nuova denominazione di *Palazzolo della Stella.*

Di conseguenza, nelle pubblicazioni di servizio in cui trovasi indicato il nome della stazione suddetta dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 135.

Modificazioni nella Circoscrizione dei Riparti di Movimento della Divisione Movimento e Traffico di Venezia.

A partire dal 1° gennaio 1921, i Riparti di Movimento della Divisione Movimento e Traffico di Venezia, saranno costituiti come appresso:

SOVRAINTENDENZA - VENEZIA: Sovraintendenza della Stazione di Venezia Marittima.

1° RIPARTO - VERONA: Ala (e) - Verona P. V. - Vicenza - Padova (e); Vicenza - Cittadella (e); Schio - Doppio Bivio Bacchiglione.

2° RIPARTO - VENEZIA: Padova C. M. (i) - Mestre - Venezia S. L. (compresi i quadrivi Gazzera e Catene); Mestre - Treviso (e); - Mestre - Portogruaro (i).

3° RIPARTO - CASTELFRANCO: Padova (e) - Cittadella - Bassano (i); Mestre (e) - Castelfranco - Bassano; Cittadella - Treviso (e); Camposampiero - Castelfranco - Montebelluna (i) - Calalzo P. di Cadore.

4° RIPARTO - TREVISO: Montebelluna (e) - Treviso - Portogruaro (e); Treviso - Conegliano - Casarza - Gemona (e); Montebelluna (e) - Susegana; Casarza - S. Vito al Tagliamento - Portogruaro (e); Motta di Livenza - S. Vito al Tagliamento.

Circolare n. 66.

Concorsi a posti di Capo deposito di 3ª classe.

(Vedi circolare n. 57 e 65-1920).

Si porta a conoscenza che il termine utile per la presentazione delle domande di ammissione al concorso di 135 posti di capo deposito di 3ª classe che con la circolare n. 57 (pubblicata nel *bollettino ufficiale* n. 43-1920) era stato fissato al 30 novembre, viene prorogato al 31 dicembre 1920.

Circolare N. 67.

Alienazione materiale residuato dalla guerra.

In base a quanto è stato disposto col R. decreto n. 1635 del 7 novembre 1920, e con successivo decreto in data 4 dicembre dei Ministeri della Guerra, dei LL. PP., della Industria e commercio

e del Tesoro, pubblicati nel bollettino delle ferrovie dello Stato, n. 51, del 16 corrente, l'alienazione del materiale residuato dalla guerra tuttora disponibile, e l'assegnazione di quello proveniente dalla raccolta dei rottami al fronte, è affidata alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato ed è stata assunta di fatto a partire dal giorno 11 andante dal Servizio Approvvigionamenti.

Il Servizio Approvvigionamenti deve pertanto provvedere alla alienazione di ingenti quantità di materiali diversi residuati dalla guerra, depositati in numerose località sparse in ogni punto del paese, ma specialmente nelle zone di operazione; alienazione che sarà fatta sul luogo di deposito, parte in base ad assegnazioni determinate dal Servizio, e parte mediante aste, licitazioni private o trattative private.

Le proposte di vendita sono presentate dalle Commissioni Tecnico-Amministrative (C. T. A.) esistenti presso i varii magazzini e Depositi di materiali di cui agli articoli 4, 5, 6, 7, 8, delle disposizioni emanate dal Ministero della guerra in data 4 dicembre 1920 (vedi Boll. 51), le quali Commissioni per gli affari che oltrepassano i limiti stabiliti dal succitato art. 4 devono richiedere al Servizio Approvvigionamenti l'intervento di un rappresentante delle ferrovie dello Stato.

Si fa pertanto invito ai Sigg. Capi dei Servizi, dei Compartimenti e delle Unità speciali perchè in base a richiesta da parte del Servizio Approvvigionamenti, sia prontamente messo a sua disposizione quando occorra e per il periodo di tempo strettamente necessario, quello fra i funzionari residenti sul luogo, e aventi residenza più prossima alla località designata, che sia giudicato più adatto allo scopo.

In generale si fa vivissima raccomandazione perchè le operazioni, anche e specialmente nei riguardi dei trasporti, siano agevolate con ogni possibile mezzo, affinchè questa Direzione generale sia posta in grado di adempiere il suo mandato con tutta regolarità e sollecitudine come è richiesto dall'interesse del Paese.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
3ª	Rappresentante	**Piscopo** Alfonso - ispettore - Div. Mov. Traff. Napoli.	Dimissionario da rappresentante della 3ª categoria.
3ª	Rappr. suppl.	**Picozzi** Mauro - segretario capo - Div. Mov. e Traff. Genova.	Nominato rappresentante effettivo della 3ª categoria.
10ª	Delegato	**Ronsisvalle** rag. cav. Benedetto - ispettore - Taranto 17° Rip.	**Ronsisvalle** rag. cav. Benedetto - ispett. Genova 8° Rip.
13ª	Deleg. suppl.	**Rizzo** Tommaso - sorvegliante della linea - Sez. lav. Palermo.	1. 10. 920. Esonerato dal servizio.
14ª	Delegato	**Vittorini** Giovanni Berardino - capo sq. cant. - Sez. lav. Ancona.	**Vittorini** Giovanni Berardino - capo sq. cant. - Sez. lav. Aquila.
16ª	Deleg. supp.	**Bacchini** Carlo - capo sq. cant. - Sez. lav. Ancona	**Bacchini** Carlo - capo sq. cant. - Sez. lav. Udine.
19ª	Delegato	**Malavasi** Amedeo - macchinista treni a vap. - Dep. loc. Vicenza.	**Malavasi** Amedeo - macchinista treni a vap. - Dep. loc. Novara.
20ª	Deleg. suppl.	**Romeo** Carmelo - verificatore - Sq. R. Reggio Cal.	1. 10. 920. Esonerato dal servizio.
20ª	Id.	**Stigliani** Vincenzo - capo sq. operai - Sq. R. Foggia.	**Stigliani** Vincenzo - capo sq. operai - Sq. R. Castellammare Adr.
25ª	Rappresentante	**Silvestro** Mosè - manovale - Off. loc. Pietrarsa.	12. 11. 920. Morto.
25ª	Delegato	**Luperi** Gaetano - conduttore - Dep. pers. viagg. Vicenza.	**Luperi** Gaetano - conduttore - Dep. pers. viagg. Lucca.
26ª	Id.	**Pettinelli** comm. Luigi - capo staz. sup. - Staz. Roma Term.	1. 1. 921. Esonerato.
28ª	.	**Tetro** Francesco - capo staz. di 3ª cl. - Staz. S. Mauro B.	**Tetro** Francesco - capo staz. di 3ª cl. - Staz. S. Lucido Marina.

Segue **Variazioni da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.**

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
29ª	Rappresentante	**Giarda** Ercole – capo gest. princ. di 2ª cl. – Staz. Genova B.	**Giarda** Ercole – capo gest. princ. di 2ª cl. – Uff. Deleg. Trento.
31ª	Deleg. suppl.	**Iannaccaro** Gabriele – sotto capo – Staz. Villa S. Giovanni.	**Iannaccaro** Gabriele – sotto capo – Staz. Reggio C.
31ª	Id.	**Ionna** Guglielmo - sotto capo – Staz. Cassola.	**Ionna** Guglielmo – sotto capo – Staz. Rovereto.
35ª	Rappresentante	**Bagnasacco** Antonio – frenatore – Staz. Chivasso.	Dimissionario da rappresentante della 35ª categoria restando in carica come rappresentante suppl. e delegato effettivo per la circoscrizione di Torino.
35ª	Delegato	**Venturi** Remo – manovratore – Staz. Treviso.	Riammesso nella carica di rappresentante della 35ª categoria.
36ª	Deleg. suppl.	**Borgia** Giov. Ottavio – manovratore – Staz. San Giuseppe.	**Borgia** Giov. Ottavio – manovratore – Staz. Novara.
40ª	Delegato	**De Vecchi** cav. Giuseppe – capo tecn. principale – Sq. R. Roma.	1. 10. 920. Esonerato.
40ª	Deleg. suppl.	**Brasini** Ugo – capo tecnico di 1ª cl. – Off. loc. Firenze.	**Brasini** Ugo – capo tecnico di 1ª cl. – Uff. coll. Milano.
40ª	Id.	**Carosso** cav. Angelo – capo tecnico di 1ª cl. – Off. Veic. Voghera.	**Carosso** cav. Angelo – capo tecnico di 1ª cl. – Uff. Div. Veic. Torino.

Il Direttore generale
C. CROVA.

ANNO XIII - N. 52 23 DICEMBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*)

(4748) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

REGIO DECRETO 18 *novembre* 1920, *n.* 1744, *che modifica gli articoli* 147 *e* 145 *del R. P. N. approvato con D. L.* 13 *agosto* 1917, *n.* 1393 *e concede compensi accessori al personale addetto all'esercizio della navigazione di Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'articolo 1 (ultimo comma) del decreto Luogotenenziale del 13 agosto 1917, n. 1393;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria e commercio, di concerto coi ministri dei lavori pubblici e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'art. 147 del R. P. N. approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, è aggiunto il seguente comma:

« Il cameriere dei ferry-boats che sostituisce il maestro di casa nelle mansioni demandategli, riceverà dal 1° novembre 1920, per i giorni in cui tale sostituzione si verifica, l'indennità giornaliera di lire 1,50 ».

Art. 2.

All'art. 145 del R. P. N. approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, è aggiunto il seguente comma:

« Quando i viaggi in più dei tre normali vengono effettuati

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 dicembre 1920, n. 296.

dopo le ore 20, il compenso per ciascuna corsa sarà della misura appresso specificata:

Comandanti e capi macchinisti, lire 4,50;
Capitani in secondo di 1ª e 2ª classe e macchinisti in secondo di 1ª e 2ª classe, lire 3,40;
Sotto ufficiali, lire 2,65;
Fuochisti, lire 1,95;
Marinai e carbonai, lire 1,75;
Mozzi, lire 1,50.

Il provvedimento avrà vigore dal 1° novembre 1920 ».

Art. 3.

L'art. 37 del R. P. N., approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, e che era stato sospeso coll'art. 4 del R. decreto 4 gennaio 1920, n. 27, è ripristinato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

Giolitti — Alessio — Peano — Meda.

Visto *Il guardasigilli*: Fera.

COMUNICATI

Programma per gli esami di abilitazione al Servizio Movimento.

Gli esami saranno scritti ed orali.

Per esservi ammessi gli aspiranti devono aver conseguito l'idoneità nel telegrafo.

Esame scritto.

La prova scritta verterà su di un quesito pratico di circolazione e composizione treni, per lo svolgimento del quale il canditato dovrà servirsi anche dell'orario grafico.

Esame orale.

I. — NOZIONI GENERALI.

Reti ferroviarie: dello Stato, di società private, secondarie, a scartamento ridotto, elettriche, linee marittime e lacuali di allacciamento, transiti internazionali, valichi alpini e dell'appennino.

Organizzazione delle ferrovie italiane: servizi centrali, circoscrizioni compartimentali, riparti di movimento, delegazioni del materiale mobile, circoli di ripartizione.

II. — NOZIONI REGOLAMENTARI.

Regolamenti:

a) per la circolazione dei treni;

b) sui segnali;

c) per la circolazione dei treni sulle linee ad esercizio economico.

Istruzioni:

a) per il personale di scorta ai treni;

b) per il servizio dei macchinisti e fuochisti;

c) per il servizio di vigilanza sulle linee;

d) per il servizio dei deviatori (ediz. maggio 1914 o precedenti aggiornate);

e) per l'effettuazione dei treni Reali;

f) per il servizio del telegrafo (ediz. ottobre 1910 o precedenti aggiornate);

g) per l'uso dei petardi da segnalamento;

h) per l'uso del freno continuo sistema Westinghouse (estratto);

i) per i fanali da segnalamento per la coda dei treni:

k) per l'applicazione dell'allegato 9 alle Tariffe;

l) per l'accertamento delle infrazioni alla polizia ferroviaria (ediz. 1911 o precedenti aggiornate con l'appendice);

m) pel congiungimento e disgiungimento dei veicoli;

n) sul servizio d'illuminazione delle carrozze (ediz. 1917);

o) sui soccorsi d'urgenza.

Norme:

a) pei dirigenti nell'applicazione dei Regolamenti e delle Istruzioni relative al servizio movimento (ediz. febbraio 1919 aggiornata);

b) per la formazione dei treni (ediz. agosto 1912 o precedenti aggiornate);

c) generali sulla composizione dei treni viaggiatori;

d) per l'uso del blocco elettro-meccanico;

e) per la compilazione dei documenti di scorta ai treni (ediz. 1920 o precedenti con quattro appendici);

Alle Norme pei dirigenti (edizione 1919) vanno apportate le varianti contenute nella nuova tabella degli indirizzi telegrafici e telefonici (circ. 45-1920); nell'errata corrige a pag. 83 circa O. S.

122-1914 art. 20 (10-11). Istruzione macchinisti e fuochisti ; nell'O. S. 78-1919 circa le prescrizioni ai treni, nell'O. S. 95-1920 circa la corsa di prova delle locomotive.

f) pel servizio in tempo di neve e per la circolazione dei carrelli ;

g) per la circolazione dei carrelli a motore ;

h) per il riscaldamento dei treni viaggiatori ;

i) per l'utilizzazione e per la circolazione dei copertoni e degli attrezzi ;

k) per il servizio di ripartizione dei veicoli copertoni ed attrezzi di carico ;

l) per il trasporto delle materie pericolose e nocive;

m) per i trasporti in collettame a G. V.;

n) per i carri misti normali a P. V. (Elenchi parte 1ª, 2ª e 3ª) ;

o) per l'uso delle etichette per avarie veicoli ;

p) per la prevenzione degli infortuni sul lavoro ;

q) generali sui carri soccorso.

Ordini di servizio:

N. 36 - 1906 Richiesta delle locomotive al Deposito - Correntali alla linea ;
» 75 - 1906 Servizio noleggi cuscini ai viaggiatori ;
» 120 - 1906 Divieto dell'uso delle lenti colorate ;
» 12 - 1908 Istruzioni per il servizio dei treni di lusso ;
» 157 - 1908 Ripartizione ed utilizzazione del materiale - Noli - Gestione copertoni, attrezzi e statistica ;
» 181 - 1908 Custodia e tenuta dei vicoli in servizio ;
» 72 - 1909 Trasporto delle derrate alimentari a carro completo;
» 327 - 1910 Piombatura dei rubinetti del freno Westinghouse in alcune carrozze ;
» 70 - 1911 Custodia e tenuta dei veicoli in servizio ;
» 152 - 1911 Circolazione carri P O Z ;
» 41 - 1912 Pulizia delle stazioni ;
» 381 - 1912 Riscaldamento treni viaggiatori ;
» 185 - 1913 Visite periodiche di controllo agli apparati di segnalamento nelle stazioni o lungo le linee ;

N. 264 - 1913 Istruzione pel transito dei veicoli attraverso lo stretto di Messina a mezzo dei Ferry-boats;
» 289 - 1913 Avarie alle sale, alle ruote ed ai cerchioni dei veicoli ;
» 39 - 1914 Custodia dei veicoli nelle stazioni ;
» 158 - 1914 Controllo dei dirigenti sullo stato di pulizia delle carrozze ;
» 268 - 1914 Rifornimento, riparazione e sostituzione dei fanali dei segnali fissi e di quelli da illuminazione ;
» 154 - 1915 Norme per l'uso dei carri V° (stazioni mobili di disinfezione) ;
» 220 - 1915 Lubrificazione dei veicoli con boccole ad olio nelle stazioni prive di personale addetto all'untura ;
» 281 - 1915 Norme per le visite periodiche dei veicoli ;
» 327 - 1915 Trasporti in carri aperti senza copertone - trasporto esplosivi ;
» 72 - 1916 Regolamento per le disinfezioni dei veicoli e dei locali ferroviari ;
» 194 - 1916 Circolazione carri P R Z ;
» 139 - 1917 Circolazione carri a sei sale per trasporti cannoni (P O Z);
» 67 - 1918 Modificazioni ed aggiunte alle Norme per l'uso del blocco elettro-meccanico ;
» 70 - 1918 Trasporto delle materie pericolose e nocive ;
» 104 - 1918 Norme per le visite periodiche dei carri ;
» 110 - 1918 Pulizia treni viaggiatori ;
» 68 - 1919 Segnali annessi ai treni ;
» 78 - 1919 Prescrizioni ai treni ;
» 79 - 1920 Risarcimento danni per guasti carrozze (197-1919) ;
» 100 - 1920 Norme per il servizio delle nuove carrozze (saloni belvedere ;
» 115 - 1920 Norme per la frenatura dei treni con freno continuo ;

Circolari:

N. 18 - 1906 Istruzioni provvisorie pel servizio postale sulle ferrovie ;
» 141 - 1908 Rappòrto sul movimento dei treni ;
» 4 - 1919 Segnali col fischio delle locomotive ;

N. 50 - 1909 Frenatura dei treni speciali per viaggi di Sovrani o di alti personaggi ;
» 55 - 1912 Mancanze e rotture di oggetti di corredo ed avarie alle carrozze della compagnia dei W. L. ;
» 60 - 1912 Accoppiamento ai treni con freno continuo ;
» 103 - 1912 Segnali col fischio delle locomotive ;
» 78 - 1913 - Compilazione del bollettino di Trazione (mod. T 306) ;
» 93 - 1913 Rapporti sulla situazione e per le ripartizioni del materiale mobile ;
» 125 - 1914 Compilazione del bollettino di Trazione (mod. T. 306) ;
» 36 - 1915 Trasporto munizioni - Trasporti militari ;
» 2 - 1916 Compilazione mod. M. 88 (estratto del foglio di corsa) ;
» 102 - 1916 Istruzioni per l'uso del freno Westinghouse ;
» 11 - 1917 Istruzioni per l'uso del freno Westinghouse;
» 63 - 1917 Etichette mod. V. 57[a] e 57[b] per segnalare guasti ed ammanchi ai veicoli ;
» 3 - 1918 Trasporti materie pericolose e nocive ;
» 15 - 1918 Composizione treni ;
» 32 - 1920 Norme per il carico dei carri P. G, Z.;
» 41 - 1920 Nuove etichette mod. V, 57 per segnalare sui veicoli i guasti ed ammanchi ;
» 52 - 1920 Custodia e pulizia delle carrozze.

Pubblicazioni varie:

Prefazione generale all'orario di servizo (ultima edizione).

III. — Nozioni speciali.

Conoscenza pratica delle Norme relative al servizio viaggiatori e merci: Norme e facoltà ai Capi Stazione per la risoluzione delle divergenze col pubblico nel servizio viaggiatori e bagagli O. S. 135-1907, trasporti militari, dei detenuti, degli ammalati, ecc.; norme da osservarsi nella fornitura dei carri alle parti, nella sospensione di carico, ecc.

Nozioni sul materiale rotabile (nomenclatura e requisiti speciali dei veicoli); sulla specie e sull'uso degli attrezzi e dei copertoni; sugli impianti e funzionamento di meccanismi nelle stazioni.

═

Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 3ª alla 2ª categoria nel ruolo del Movimento.

(Art. 126 del Regolamento del personale).

1. — L'esame pratico consisterà in una prova di lavoro ed in una prova orale diretta ad accertare la conoscenza pratica delle nozioni essenziali al mestiere dell'aspirante.

La prova di lavoro consisterà nell'esecuzione di un lavoro inerente al mestiere per il quale l'aspirante ha chiesto di partecipare all'esame e nella quale inoltre esso dovrà dimostrare di saper lavorare anche alla lima o al tornio o ad ambedue, secondo verrà specificato nel bando di esame.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita una prova di disegno facoltativa che consisterà nella rappresentazione grafica, quotata, di un pezzo di meccanismo o di altro oggetto proprio del mestiere dell'aspirante, su rilievo dal vero.

3. — Il numero massimo dei punti assegnati per le prove obbligatorie è il seguente:

Prova di lavoro	30
Prova orale	10

Per essere ammesso alla prova orale il candidato deve avere riportato almeno otto decimi dei punti attribuiti alla prova di lavoro; per superare la prova orale deve riportare nella medesima almeno sette decimi.

Per la prova facoltativa la Commissione potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti.

4. — La Commissione farà un elenco dei candidati riusciti idonei, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità, secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenisse a qualsiasi norma stabilita per la disciplina dell'esame sarà escluso dalle prove con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verificassero durante la prova di lavoro, la esclusione potrà essere deliberata dal Commissario presente.

PROGRAMMA PER LA PROVA ORALE.

Sistema metrico decimale e sue applicazioni alle misure più comuni attinenti al mestiere dell'aspirante.

Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nel mestiere dell'aspirante.

Descrizione degli attrezzi e delle macchine utensili adoperati per la lavorazione dei materiali suddetti.

Precauzioni da osservarsi per la prevenzione degli infortuni del lavoro (Cap. II delle Norme per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio delle strade ferrate). Precauzioni speciali da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici. (1).

Norme d'igiene dell'operaio con particolare riguardo all'esercizio del mestiere dell'aspirante.

Regolamenti interni delle officine e dei laboratori del Movimento nei riguardi dello svolgimento del servizio, delle riparazioni e delle registrazioni.

Approvate in data 2 *marzo* 1920.

(1) Questa parte, che sarà limitata a nozioni sommarie per gli aspiranti dei mestieri non aventi attinenza diretta con gli impianti elettrici, verrà estesa per gli aspiranti dei mestieri che hanno attinenza con detti impianti (elettricisti, galvanisti, ecc.) a quanto più specialmente riguarda le relative mansioni.

Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 2ª alla 1ª categoria nel ruolo del Movimento.

(Art. 126 del Regolamento del personale).

1. — L'esame pratico consisterà in una prova di lavoro ed in una prova orale diretta ad accertare la conoscenza pratica delle nozioni essenziali al mestiere dell'aspirante.

La prima prova consisterà nella esecuzione di un lavoro, inerente al mestiere stesso, scelto fra quelli di maggiore importanza ed eseguito su disegno quotato.

2. — La Commissione farà un elenco dei candidati che nell'esame riusciranno qualificati ottimi, disponendoli per ordine di anzianità.

3. — Il concorrente che contravvenisse a qualsiasi norma stabilita per la disciplina dell'esame, sarà escluso dalle prove con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verificassero durante la prova di lavoro, la esclusione potrà essere deliberata dal Commissario presente.

PROGRAMMA PER LA PROVA ORALE.

Determinazione di superficie, volumi e pesi che più frequentemente ricorrono nell'applicazione del mestiere dell'aspirante.

Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nel mestiere dell'aspirante ; difetti che più frequentemente si possono in essi riscontrare e modo di accertarli.

Descrizione degli attrezzi e delle macchine utensili adoperati per la lavorazione dei detti materiali.

Apparecchi di misura usati nel mestiere dell'aspirante ; loro uso e lettura.

Descrizione dei meccanismi, apparecchi ed impianti alla cui costruzione, posa, funzionamento o manutenzione è addetto l'aspirante e specialmente delle parti sulle quali ordinariamente si esercita il mestiere dell'aspirante. Metodi e processi di lavorazione e di riparazione nei riguardi delle parti suddette.

Precauzioni da osservarsi per la prevenzione degl'infortuni sul lavoro (Cap. II delle Norme per la prevenzione degli infortuni

nell'esercizio delle strade ferrate). Precauzioni speciali da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici (1).

Norme di igiene dell'operaio con particolare riguardo all'esercizio del mestiere dell'aspirante.

Approvate in data 2 marzo 1920.

---

(1) Questa parte, che sarà limitata a nozioni sommarie per gli aspiranti dei mestieri non aventi attinenza diretta con gli impianti elettrici, verrà estesa per gli aspiranti dei mestieri che hanno attinenza con detti impianti (elettricisti, galvanisti, ecc.) a quanto più specialmente riguarda le relative mansioni.

Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 3ª alla 2ª categoria nei ruoli delle Officine locomotive, delle Officine veicoli, dei Depositi locomotive e delle Squadre di rialzo e sedi di verifica.

(Art. 126 del Regolamento del personale).

1. — L'esame pratico consisterà in una prova di lavoro ed in una prova orale diretta ad accertare la conoscenza pratica delle nozioni essenziali al mestiere per il quale l'agente si sottopone all'esame.

La prova di lavoro consisterà nell'esecuzione di un lavoro inerente al mestiere per il quale l'aspirante ha chiesto di partecipare all'esame.

2. — A richiesta dei candidati saranno consentite:

Una prova di lavoro facoltativa, che consisterà nell'esecuzione di un lavoro inerente ad uno dei mestieri che saranno all'uopo indicati nel bando di esame.

Una prova di disegno facoltativa, che consisterà nella rappresentazione grafica, quotata, di un pezzo di meccanismo o di una membratura di locomotiva o veicolo su rilievo dal vero.

3. — Il numero massimo dei punti assegnati per le prove obbligatorie è il seguente:

Prova di lavoro principale . . .	30
Prova orale	10

Per essere ammesso alla prova orale il condidato deve avere riportato almeno otto decimi dei punti attribuiti alla prova di lavoro; per superare la prova orale deve riportare nella medesima almeno sette decimi.

Per le prove facoltative la Commissione potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ogni prova.

4. — La Commissione farà un elenco dei candidati riusciti idonei disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenisse a qualsiasi norma stabilita per la disciplina dell'esame sarà escluso dalle prove con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verificassero durante le prove di lavoro, la esclusione potrà essere deliberata dal Commissario presente.

PROGRAMMA PER LA PROVA ORALE.

Sistema metrico decimale e sue applicazioni alle misure più comuni attinenti al mestiere dell'aspirante.

Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nel mestiere dell'aspirante.

Descrizione degli attrezzi e delle ordinarie macchine utensili adoperati per la lavorazione dei detti materiali.

Precauzioni da osservarsi per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. (Capitolo II delle norme per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio delle strade ferrate. Norme e prescrizioni varie risultanti da cartelli, manifesti ed avvisi affissi nei luoghi di lavoro). Precauzioni speciali da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici. (1).

(1) Questa parte, che sarà limitata a nozioni sommarie per gli aspiranti dei mestieri non aventi attinenza diretta con gli impianti elettrici, verrà estesa per gli aspiranti dei mestieri che hanno attinenza con detti impianti (elettricisti, galvanisti, ecc.) a quanto più specialmente riguarda le relative mansioni.

Norme d'igiene dell'operaio con particolare riguardo all'esercizio del mestiere dell'aspirante.

Regolamento per gli agenti delle Officine (Disposizioni riguardanti il personale operaio).

Approvate in data 2 *marzo* 1920.

Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 2ª alla 1ª categoria nei ruoli delle Officine locomotive, delle Officine veicoli, dei Depositi locomotive e delle Squadre di rialzo e sedi di verifica.

(Art. 126 del Regolamento del personale).

1. — L'esame pratico consisterà in una prova di lavoro ed in una prova orale diretta ad accertare la conoscenza pratica delle nozioni essenziali al mestiere per il quale l'agente si sottopone all'esame.

La prova di lavoro consisterà nell'esecuzione di un lavoro inerente al mestiere dell'agente, o, se l'agente appartiene ad uno dei mestieri specificati al 4° alinea dell'art. 126 del Regolamento del personale, al mestiere scelto dall'agente fra quelli pei quali si fa l'esame.

Il lavoro dovrà essere scelto fra quelli di maggiore importanza che ricorrono nella riparazione delle locomotive o dei veicoli, ed eseguito su disegno quotato.

2. — La Commissione farà un elenco dei candidati che nell'esame riusciranno qualificati ottimi, disponendoli per ordine di anzianità.

3. — Il concorrente che contravvenisse a qualsiasi norma stabilita per la disciplina dell'esame, sarà escluso dalle prove con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verificassero durante la prova di lavoro, la esclusione potrà essere deliberata dal Commissario presente.

PROGRAMMA PER LA PROVA ORALE.

Determinazione di superficie, volumi e pesi che più frequentemente ricorrono nell'applicazione del mestiere dell'aspirante.

Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nel mestiere dell'aspirante; difetti che più frequentemente si possono in essi riscontrare e modo di accertarli. Descrizione degli attrezzi e delle macchine utensili adoperati per la lavorazione dei detti materiali. Apparecchi di misura usati nel mestiere dall'aspirante: loro uso e lettura.

Numerazione e classificazione delle locomotive o dei veicoli inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato. Descrizione dei vari tipi di locomotive o veicoli e specialmente delle parti sulle quali ordinariamente si esercita il mestiere dell'aspirante.

Metodi e processi di lavorazione e di riparazione, nei riguardi delle parti suddette.

Precauzioni da osservarsi per la prevenzione degli infortuni sul lavoro (Capitolo II delle norme per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio delle strade ferrate. Norme e prescrizioni varie risultanti da cartelli, manifesti ed avvisi affissi nei luoghi di lavoro). Precauzioni speciali da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici. (1)

Norme di igiene dell'operaio con particolare riguardo all'esercizio del mestiere dell'aspirante.

Approvate in data 2 *marzo* 1920.

---

(1) Questa parte, che sarà limitata a nozioni sommarie per gli aspiranti dei mestieri non aventi attinenza diretta con gli impianti elettrici, verrà estesa per gli aspiranti dei mestieri che hanno attinenza con detti impianti (elettricisti, galvanisti, ecc.) a quanto più specialmente riguarda le relative mansioni.

Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 3ª alla 2ª categoria nel ruòlo dei laboratori chimici e foto-tipo-litografici.

(Art. 126 del Regolamento del personale).

1. — L'esame pratico consisterà in una prova di lavoro ed in una prova orale diretta ad accertare la conoscenza pratica delle nozioni al mestiere dell'aspirante.

La prova di lavoro consisterà nell'esecuzione di un lavoro inerente al mestiere per il quale l'aspirante ha chiesto di partecipare all'esame.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita una prova di lavoro facoltativa, da scegliersi fra prove consistenti ciascuna nell'esecuzione di un lavoro inerente ad uno dei mestieri che saranno all'uopo indicati nel bando di esame.

3. — Il numero massimo dei punti assegnati per le prove obbligatorie è il seguente:

Prova di lavoro principale . . .	30
Prova orale	10

Per essere ammesso alla prova orale il candidato deve avere riportato almeno otto decimi dei punti attribuiti alla prova di lavoro; per superare la prova orale deve riportare nella medesima almeno sette decimi.

Per la prova facoltativa la Commissione potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti.

4. — La Commissione farà un elenco dei candidati riusciti idonei disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenisse a qualsiasi norma stabilita per la disciplina dell'esame sarà escluso dalle prove con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verificassero durante le prove di lavoro, la esclusione potrà essere deliberata dal Commissario presente.

PROGRAMMA PER LA PROVA ORALE.

Sistema metrico decimale e sue applicazioni alle misure più comuni attinenti al mestiere dell'aspirante.

Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nel mestiere dell'aspirante.

Notizie sommarie sul macchinario e gli utensili adoperati nel mestiere dell'aspirante.

Precauzioni da osservarsi per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Norme e prescrizioni varie risultanti da cartelli, manifesti ed avvisi affissi nei luoghi di lavoro. Precauzioni speciali da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici. (1)

Norme d'igiene dell'operaio con particolare riguardo all'esercizio del mestiere dell'aspirante.

Disposizioni regolamentari riguardanti il personale operaio.

Approvate in data 2 *marzo* 1920.

---

(1) Questa parte, che sarà limitata a nozioni sommarie per gli aspiranti dei mestieri non aventi attinenza diretta con gli impianti elettrici, verrà estesa per gli aspiranti dei mestieri che hanno attinenza con detti impianti (elettricisti, galvanisti, ecc.) a quanto più specialmente riguarda le relative mansioni.

Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 2ª alla 1ª categoria nel ruolo dei laboratori chimici e foto-tipo-litografici.

(Art. 126 del Regolamento del personale).

1. — L'esame pratico consisterà in una prova di lavoro ed in una prova orale diretta ad accertare la conoscenza pratica delle nozioni essenziali al mestiere dell'aspirante.

La prova di lavoro consisterà nell'esecuzione di un lavoro inerente al mestiere dell'agente.

Il lavoro dovrà essere scelto fra quelli di maggiore importanza che ricorrono nel mestiere dell'agente.

2. — La Commissione farà un elenco dei candidati che nell'esame riusciranno qualificati ottimi, disponendoli per ordine di anzianità.

3. — Il concorrente che contravvenisse a qualsiasi norma stabilita per la disciplina dell'esame, sarà escluso dalle prove con deliberazione della Commissione.

Per le controvvenzioni che si verificassero durante la prova di lavoro, la esclusione potrà essere deliberata dal Commissario presente.

PROGRAMMA PER LA PROVA ORALE.

Determinazioni di superficie, volumi e pesi che più frequentemente ricorrono nell'applicazione del mestiere dell'aspirante.

Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nel mestiere dell'aspirante; difetti che più frequentemente si possono in essi riscontrare e modo di accertarli.

Descrizione delle macchine ed attrezzi ed apparecchi relativi al mestiere dell'aspirante; montaggi e smontaggi, metodi e processi di lavorazione.

Precauzioni da osservare per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Norme e prescrizioni varie risultanti da cartelli, manifesti ed avvisi affissi nei luoghi di lavoro. Precauzioni speciali da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici. (1)

Norme d'igiene dell'operaio con particolare riguardo all'esercizio del mestiere dell'aspirante.

Approvate in data 2 marzo 1920.

---

(1) Questa parte, che sarà limitata a nozioni sommarie per gli aspiranti dei mestieri non aventi attinenza diretta con gli impianti elettrici. Verrà estesa per gli aspiranti dei mestieri che hanno attinenza con detti impianti (elettricisti, galvanisti, ecc.) a quanto più specialmente riguarda le relative mansioni.

Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 3ª alla 2ª categoria nei ruoli delle linee elettriche, apparati centrali, materiale fisso, squadre ponti in ferro, servizi d'acqua.

(Art. 126 del Regolamento del personale).

1. — L'esame pratico consisterà in una prova di lavoro ed in una prova orale diretta ad accertare la conoscenza pratica delle nozioni essenziali al mestiere dell'aspirante.

La prova di lavoro consisterà nell'esecuzione di un lavoro inerente al mestiere per il quale l'aspirante ha chiesto di partecipare all'esame.

2. — A richiesta dei candidati saranno consentite:

Una prova di lavoro facoltativa che consisterà nell'esecuzione di un lavoro inerente ad uno dei mestieri che saranno all'uopo indicati nel bando di esame.

Una prova di disegno facoltativa che consisterà nella rappresentazione grafica, quotata, di un pezzo di meccanismo o di una membratura metallica su rilievo dal vero.

3. — Il numero massimo dei punti assegnati per le prove obbligatorie è il seguente:

Prova di lavoro principale	30
Prova orale	10

Per essere ammesso alla prova orale il candidato deve avere riportato almeno otto decimi dei punti attribuiti alla prova di lavoro; per superare la prova orale deve riportare nella medesima almeno sette decimi.

Per le prove facoltative la Commissione potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ogni prova.

4. — La Commissione farà un elenco dei candidati riusciti idonei disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenisse a qualsiasi norma stabilita per la disciplina degli esami sarà escluso dalle prove con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verificassero durante le prove di lavoro, la esclusione potrà essere deliberata dal Commissario presente.

PROGRAMMA PER LA PROVA ORALE.

Sistema metrico decimale e sue applicazioni alle misure più comuni attinenti al mestiere dell'aspirante.

Proprietà, uso, costo e misura dei principali materiali adoperati nel mestiere dell'aspirante.

Descrizione degli attrezzi e delle macchine utensili, adoperati per la lavorazione dei detti materiali.

Precauzioni da osservare per la prevenzione degli infortuni sul lavoro (Capitolo II delle Norme per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio delle strade ferrate. Norme e prescrizioni varie risultanti da cartelli, manifesti ed avvisi affissi nei luoghi di lavoro). Precauzioni speciali da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici. (1)

Norme d'igiene dell'operaio con particolare riguardo all'esercizio del mestiere dell'aspirante.

Disposizioni regolamentari riguardanti il personale operaio.

Approvate in data 2 marzo 1920.

---

(1) Questa parte, che sarà limitata a nozioni sommarie per gli aspiranti dei mestieri non aventi attinenza diretta con gli impianti elettrici, verrà estesa per gli aspiranti dei mestieri non aventi attinenza con detti impianti (elettricisti, galvanisti, ecc.) a quanto più specialmente riguarda le relative mansioni.

Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 2ª alla 1ª categoria nei ruoli delle linee elettriche, apparati centrali, materiale fisso, squadra ponti in ferro, servizi d'acqua.

(Art. 126 del Regolamento del personale).

1. — L'esame pratico consisterà in una prova di lavoro ed in una prova orale diretta ad accertare la conoscenza pratica delle nozioni essenziali al mestiere dell'agente.

La prova di lavoro consisterà nell'esecuzione di un lavoro inerente al mestiere stesso.

Il lavoro dovrà essere scelto fra quelli di maggiore importanza ed eseguito su disegno quotato.

2. — La Commissione farà un elenco dei candidati che nell'esame riusciranno qualificati ottimi, disponendoli per ordine di anzianità.

3. — Il concorrente che contravvenisse a qualsiasi norma stabilita per la disciplina dell'esame, sarà escluso dalle prove con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verificassero durante la prova di lavoro, la esclusione potrà essere deliberata dal Commissario presente.

PROGRAMMA PER LA PROVA ORALE.

Determinazione di superficie, volumi e pesi che più frequentemente ricorrono nell'applicazione del mestiere dell'aspirante.

Proprietà, uso e costo dei principali materiali adoperati nel mestiere dell'aspirante; difetti che più frequentemente si possono in essi riscontrare e modo di accertarli. Descrizioni degli attrezzi e delle macchine utensili adoperati per la lavorazione dei detti materiali. Apparecchi di misura usati nel mestiere dell'aspirante; loro uso e lettura.

Descrizione dei meccanismi, apparecchi ed impianti alla cui costruzione posa o manutenzione è addetto l'aspirante e specialmente delle parti sulle quali ordinariamente si esercita il mestiere dell'aspirante.

Metodi e processi di lavorazione e di riparazione, nei riguardi delle parti suddette.

Precauzioni da osservare per la prevenzione degli infortuni sul lavoro (Capitolo II delle Norme per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio delle strade ferrate. Norme e prescrizioni varie risultanti da cartelli, manifesti ed avvisi affissi nei luoghi di lavoro). Precauzioni speciali da osservare nell'esercizio degli impianti elettrici. (1).

---

(1) Questa parte, che sarà limitata a nozioni sommarie per gli aspiranti dei mestieri non aventi attinenza diretta con gli impianti elettrici, verrà estesa per gli aspiranti dei mestieri che hanno attinenza con detti impianti (elettricisti, galvanisti, ecc.) a quanto più specialmente riguarda le relative mansioni.

Norme di igiene dell'operaio con particolare riguardo all'esercizio del mestiere dell'aspirante.

Approvate in data 2 marzo 1920.

Avviso di esame pratico per la promozione ad operaio di 2ª categoria delle officine locomotive, delle officine veicoli, dei depositi locomotive e delle squadre di rialzo e sedi di verifica.

(Art. 126 R. P.)

E' indetto un esame per promozione ad operaio di 2ª categoria per:

N. 425	posti	nei ruoli	officine locomotive ;
» 825	»	»	officine veicoli ;
» 650	»	»	deposito locomotive ;
» 120	»	»	squadre rialzo.

Nel prospetto allegato al presente avviso è indicata la ripartizione dei posti suddetti nei ruoli regionali e nei mestieri pei quali l'esame è indetto.

Gli esami avranno luogo in base all'art. 126 del Regolamento del presonale, con le norme approvate in data 2 marzo 1920.

All'esame potranno prender parte gli operai di 3ª categoria inscritti nei ruoli rispettivi, e, pei mestieri secondari di cui al 4° comma dell'articolo suindicato (aggiustatori molle, guidamacchine, montatori ruote e tornitori ruote) potranno esservi ammessi anche gli agenti rivestiti delle qualifiche di Capo squadra manovali e manovale del ruolo di manovalanza delle officine, depositi, squadre di rialzo, sedi di verifica, ecc., manovratore e deviatore delle officine e depositi, accenditore, accudiente, custode d'officina, untore e cantoniere (quando gli agenti di quest'ultima qualifica siano stati utilizzati almeno per un anno in aiuto degli operai).

I concorrenti, non operai, non potranno però prender parte contemporaneamente a più di un esame.

La prova facoltativa di lavoro di cui al punto 2 delle norme

d'esame potrà essere sostenuta in uno dei mestieri pei quali è indetto l'esame, a scelta del candidato.

Non saranno ammessi alle prove gli agenti che nelle ultime note informative loro comunicate non abbiano ottenuto almeno la classificazione di buono agli effetti dell'ammissione agli esami, o che, posteriormente a tale comunicazione, siano venuti a trovarsi nella condizione di cui all'art. 83 R. P.

A termini dell'art. 129 R. P. i dichiarati idonei dovranno compiere, prima della promozione, a misura che si renderanno vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori e per coloro che si rifiutassero di raggiungere, o non raggiungessero nel termine fissato, la nuova destinazione, sarà proceduto a termini dell'articolo 85 R. P.

Gli operai e gli agenti delle qualifiche sopraindicate che si trovino nelle condizioni volute e che intendano partecipare all'esame dovranno presentare, per via gerarchica, apposita domanda entro un mese dalla data del presente avviso.

Nella domanda l'aspirante dovrà indicare il mestiere od i mestieri in cui intende di essere esaminato ed, eventualmente, a quali delle prove facoltative consentite dal punto 2 delle norme di esame intende sottoporsi.

Ai concorrenti ammessi verrà notificato a mezzo dei Capi immediati, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Posti di operaio di 2ª categoria pei quali è indetto l'esame.

MESTIERI	Ruolo officine locomotive			Ruolo officine veicoli			Ruolo depositi locomotive			Ruolo sq. di rialzo e sedi di verifica		
	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale
Aggiustatori . . .	10	10	5	197	58	68	25	50	50	17	18	6
Aggiustatori molle	10	3	3	20	5	10	—	—	—	—	—	—
Calderai	65	108	56	—	—	—	140	115	120	—	—	—
Elettricisti . . .	5	5	5	2	2	2	50	4	2	—	—	—
Falegnami	1	1	1	152	40	50	2	2	1	20	20	6
Fonditori	15	10	2	1	1	5	—	—	—	—	—	—
Fucinatori	10	10	5	25	5	3	7	5	5	3	3	2
Guida macchine a legno	—	—	—	20	5	5	—	—	—	2	1	1
Guida macchine a molle	10	10	5	—	—	—	5	5	5	—	—	—
Montatori ruote .	4	2	2	2	2	2	—	—	—	—	—	—
Ramai	—	—	—	—	—	—	4	4	3	—	—	—
Stagnai	3	2	2	10	3	3	4	2	2	2	2	1
Tappezzieri . . .	—	—	—	25	5	3	—	—	—	3	3	2
Tornitori	10	10	10	5	3	3	10	10	10	—	—	—
Tornitori ruote. .	5	2	2	1	1	1	2	2	1	—	—	—
Verniciatori . . .	2	2	2	40	20	20	1	1	1	3	3	2
Totali . . .	150	175	100	500	150	175	250	200	200	50	50	20

Avviso di esame pratico per la promozione ad operaio di 3ª categoria delle officine locomotive, delle officine veicoli, dei depositi locomotive e delle squadre rialzo e sedi di verifica.

(Art. 58 R. P.)

E' indetto un esame per promozione ad operaio di 3ª categoria per:

N. 475 posti nel ruolo officine ocomotive;
» 76 » » officine veicoli;
» 480 » » depositi locomotive;
» 40 » » squadre di rialzo.

Nel prospetto allegato al presente avviso è indicata la ripartizione dei posti suddetti nei ruoli regionali e nei mestieri pei quali l'esame è indetto.

Gli esami avranno luogo in base all'art. 58 del Regolamento del personale, con le norme approvate in data 2 marzo 1920.

All'esame potranno prendere parte gli agenti rivestiti della qualifica di Capo squadra manovali e manovale del ruolo di manovalanza delle officine, depositi, squadre di rialzo, sedi di verifica, ecc., manovratore e deviatore delle officine e dei depositi, accenditore, accudiente, custode d'officina, untore e cantoniere, (in quanto questi ultimi siano stati utilizzati, almeno per un anno, in aiuto agli operai) inscritti nel ruolo regionale rispettivo.

Gli aspiranti non potranno partecipare contemporaneamente a più di un esame.

La prova facoltativa di lavoro di cui al punto 2 delle norme di esame potrà essere sostenuta in uno dei mestieri pei quali è indetto l'esame, a scelta del candidato.

Non saranno ammessi alle prove gli agenti che nelle ultime note informative loro comunicate non abbiano ottenuto almeno la classificazione di buono agli effetti dell'ammissione agli esami o che, posteriormente a tale comunicazione, siano venuti a trovarsi nelle condizioni di cui all'art. 83 R. P.

A termini dell'art. 129 i dichiarati idonei dovranno compiere prima della promozione, a misura che si renderanno vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi, nelle funzioni superiori e per coloro che si rifiutassero

di raggiungere, o non raggiungessero nel termine fissato, la nuova destinazione, sarà proceduto a termini dell'art. 85 R. P.

Gli agenti che si trovino nelle condizioni volute e che intendano partecipare all'esame dovranno presentare, per via gerarchica, apposita domanda, con l'indicazione del mestiere in cui intendono subire le prove ed eventualmente di quello in cui intendono di sostenere la prova di lavoro facoltativa, entro un mese alla data del presente avviso.

Ai concorrenti ammessi verrà notificato, a mezzo dei Capi immediati, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Posti di operaio di 3ª categoria pei quali è indetto l'esame.

MESTIERI	Ruolo officine locomotive			Ruolo officine veicoli			Ruolo depositi locomotive			Ruolo sq. di rialzo e sede di verifica		
	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale
Accudienti forni .	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accudienti impianti elettrici, grue, motori e carrelli elettrici	3	3	3	4	4	4	2	6	1	—	—	—
Accudienti trasmissioni. . . .	1	1	1	2	2	2	—	—	—	—	—	—
Aiutanti calderai.	105	165	100	—	—	—	173	114	119	—	—	—
Aiutanti fonditori	2	1	1	2	2	4	—	—	—	—	—	—
Aiutanti fucinatori	30	27	17	29	11	5	25	20	20	20	10	10
Guidamagli . . .	6	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mesticatori. . . .	—	—	—	3	1	1	—	—	—	—	—	—
Totali . . .	150	200	125	40	20	16	200	140	140	20	10	10

Ordine di servizio N. 136.

Attivazione di un apparato centrale idrodinamico e del nuovo segnalamento nel raddoppio di Pian di Casale.

(Vedi ordini di servizio n. 69-1919).

Dalle ore 12 del giorno 4 gennaio 1921 al raddoppio Pian di Casale della linea Pistoia Bivio Lavino verrà attivato un apparato idrodinamico in apposita cabina addossata all'ufficio movimento dal raddoppio, per la manovra degli scambi e dei segnali, nonchè il nuovo segnalamento di partenza e quello di protezione del raddoppio stesso.

I nuovi segnali sono:

Per i treni dispari:

1. Semaforo di partenza verso Pistoia al km. 77.824, cioè a m. 291 dell'asse del F. V.;

2. Dischetto a tre luci, in galleria di Pian di Casale, di 1ª categoria di protezione della stazione e di avviso del precedente semaforo di partenza al km. 78 + 620 cioè a m. 505 dall'asse del F. V. ed a m. 250 dalla punta dello scambio estremo lato Bologna;

3. Dischetto a due luci pure in galleria di Pian di Casale, di avviso del precedente al km. 79 + 220 e cioè a m. 600 da quello di 1ª categoria.

Per i treni pari:

4. Semaforo a sbalzo di partenza verso Bologna al km. 78 + 262 cioè a m. 147 dall'asse del F. V.;

5. Semaforo tipo F. S. a sbalzo, ad ali accoppiate, di 1ª categoria di protezione della stazione, e di avviso del precedente di partenza al km. 77 + 618, cioè a m. 497 dell'asse del F. V. ed a m. 200 dalla punta dello scambio estremo lato Pistoia;

6. Semaforo tipo F. S. di avviso del precedente, al km. 76,654, cioè a m. 964 da quello di 1ª categoria.

I dischetti di avviso lato Bologna, di cui ai n. 2 e 3, saranno sussidiati da apparecchi, pure manovrati dall'apparato centrale.

Il semaforo di avviso lato Pistoia, è a destra e tutti gli altri segnali sono a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano.

Contemporaneamente è pure attivato il segnalamento di manovra (dischetti bassi) per comandare l'uscita da ciascuno dei due binari del raddoppio per le due direzioni.

Alla stessa data ed alla stessa ora cesseranno di funzionare il dischetto di 2ª categoria situato al km. 79,220 lato Bologna ed il semaforo di 2ª categoria situato al km. 76.654 lato Pistoia attivati con O. S. n. 69-1919.

Ordine di servizio N. 137.

Impiego del materiale da merci e limitazioni nei trasporti.

(Vedi ordine di servizio n. 39 e 53 1920).

In seguito alle migliorate condizioni dell'approvvigionamento del carbone a decorrere dal 1° gennaio 1921 cessano d'aver vigore le disposizioni restrittive nell'accettazione dei trasporti di cui l'Ordine di servizio n. 53-1920, il quale dalla data indicata rimane di conseguenza abrogato.

Cessano altresì di aver vigore dalla data stessa i sotto riportati comma del punto 5° dell'Ordine di servizio 39-1920:

« *c*) non devono accettarsi spedizioni di merci e bestiame per distanze inferiori a 20 km. fra la stazione di partenza e quella di arrivo definitivo;

« *d*) i trasporti a piccola velocità delle merci elencate nell'allegato *A* al presente Ordine di servizio, salve le eccezioni ivi contemplate ed esclusi quelli che vengono inoltrati via mare a sensi del precedente punto *b*) non possono essere effettuati per distanze maggiori di 300 km. dalla stazione di partenza a quella di definitiva destinazione, compreso, per i trasporti in servizio cumulativo italiano il percorso sulle altre ferrovie.

« Per le spedizioni in servizio cumulativo ferroviario-marittimo e coi laghi e per quelle in servizio di corrispondenza, il massimo di 300 km. riguarda il solo percorso sulle ferrovie della Stato;

« f) la distanza massima pei trasporti di cui al punto 3° *sub d)* ed il limite di circoscrizione di ciascun porto pei trasporti di carbone fossile non possono essere superati, nè con successive rispedizioni nello stesso carro, nè con effettuazione di nuove spedizioni dopo di aver svincolato ed asportato il trasporto dalla stazione destinataria ricordando che, giusta il secondo alinea del comma c) dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 13 maggio 1917, n. 901, ai contravventori ed a coloro che con qualsiasi mezzo eludono questa disposizione saranno applicabili le sanzioni dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1288 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 68.

Circolazione carri di proprietà privata.

Avvertesi per norma che l'Unione Italiana Negozianti Vini di Milano, che ha inscritti nel nostro parco veicoli i carri-serbatoio da vino dei gruppi Mv. 924.000 e 968.000, ha modificato la propria ragione sociale in « *Unione Italiana Vini - Milano* ».

Tale modificazione dovrà quindi essere apportata all'intestazione della ditta stessa a pagina 93 e seguenti e 211 e seguenti dell'elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S., ediz. 30 giugno 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 69.

Tasse di bollo sugli indennizzi.

Affinchè in materia di bollo gli uffici e le stazioni abbiano a seguire con sicura norma un criterio uniforme rispetto alle quietanze mod. R. 99 istituite per gli indennizzi con Ordine di servizio n. 137/1911 (*Bollettino ufficiale* n. 20/1911), ed a quelle congeneri mod. R. 99-*bis*, predisposte dagli Uffici Legali, si fa presente che le une e le altre, rivestendo carattere liberatorio ed essendo rilasciate nell'esclusivo interesse dell'Amministrazione a completa e definitiva transazione di reclami, debbono essere accettate in esenzione di bollo.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 13 novembre 1920, n. 2717, del Ministro dei LL. PP. sono stati esclusi dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato gli appaltatori Di Masi Francesco fu Domenico e Di Masi Alfredo di Francesco domiciliati a Potenza.

(VERDE)

Ordine di servizio N. 9 V.

Biglietti di servizio e concessioni di viaggio gratuito e a prezzo ridotto.

Per l'anno 1921 le carte di libera circolazione serie *A* e *At* e i biglietti permanenti di compartimento riservato portano l'indicazione del millesimo in *Azzurro*. Le carte serie *A* e *At*, con validità limitata nella percorrenza o nella durata, hanno una striscia diagonale color *Rosa*.

I biglietti di compartimento riservato per un solo viaggio, i biglietti gratuiti e a prezzo ridotto, serie *B* e *C*, e i buoni bagaglio portano l'indicazione del millesimo 1921.

Le carte di libera circolazione serie *A* ed i biglietti di semplice corsa serie *B* e *C* continuano ad essere distinti in due tipi, l'uno portante un bordo rosso, l'altro senza bordo.

Le carte ed i biglietti col bordo rosso si rilasciano soltanto al personale delle ferrovie dello Stato, al personale governativo di ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, in attività di servizio, e alle persone di loro famiglia del 1° e 2° gruppo.

Le carte ed i biglietti senza il bordo rosso si rilasciano a tutte le altre categorie di persone previste dalle disposizioni in vigore.

I biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale sulla ferrovia, in uso nel 1920, sono validi, fino a nuove disposizioni, anche per l'anno 1921.

Così pure i permessi speciali di circolazione per i treni di lusso sono validi, fino a nuove disposizioni, anche per l'anno 1921.

Le concessioni di viaggio ai giornalisti continuano nel 1921 con le modalità stabilite dal paragrafo 2° dell'ordine di servizio n. 3-1909.

La copertina e gli annessi scontrini, costituenti il fascicolo interno della tessera del giornalista, hanno il fondo color *Rosa* e portano in alto stampato in inchiostro nero il millesimo 1921.

I biglietti speciali e a riduzione del 75%, serie *D*, che si rilasciano ai giornalisti per un determinato viaggio di andata o di

andata e ritorno, sono contraddistinti da un bordo color *Celeste*, tanto sulla parte centrale del biglietto, quanto sul relativo scontrino di controllo, dal millesimo 1921 nel centro del biglietto e dalla scadenza improrogabile del 31 dicembre 1921.

Le carte di libera circolazione, portanti la validità per tutte le linee di navigazione dello Stato, dando diritto esclusivamente al passaggio gratuito sui piroscafi dei servizi Napoli-Palermo, Civitavecchia-Terranova, Terranova-Golfo Aranci-Maddalena e per le isole Eolie, Partenopee e Pontine, Egadi, Pelagie, Pantelleria ed Ustica.

I titolari di biglietti permanenti di compartimento riservato hanno diritto all'uso di una cabina sui piroscafi della navigaziove dello Stato, ed hanno pure diritto ad occupare, in luogo del compartimento riservato, un posto nelle carrozze-belvedere senza pagamento del prescritto supplemento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore generale
C. CROVA.

Errata-corrige.

Bollettino ufficiale n. 47-1920. Nella tabella allegata all'Ordine di servizio n. 124, concernente la circoscrizione dei Riparti d'ispezione Materiale e Trazione, introdurre le seguenti rettifiche:

a pag. — Cancellare la dicitura « *CASALE* » nella 3ª colonna;

a pag. 863 — Aggiungere nell'ultima colonna la linea Portogruaro-Casarsa fra quelle appartenenti al Riparto di Treviso.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni combiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIII - N. 53 30 DICEMBRE 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4844) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

LEGGE 19 *dicembre* 1920, *n*. 1778, *che approva l'annesso Trattato concluso fra il Regno d'Italia e il Regno dei Serbo, Croati e Sloveni* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' approvato il qui annesso Trattato concluso tra il Regno d'Italia e il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, e sottoscritto a Rapallo addì 12 novembre 1920.

Art. 2.

I territori attribuiti all'Italia col Trattato di cui al precedente articolo, fanno parte integrante del Regno d'Italia.

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare nei territori annessi lo Statuto e le altre leggi del Regno, e ad emanare le disposizioni necessarie per coordinarle con la legislazione vigente in quei territori, ed in particolare con le loro autonomie provinciali e comunali.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 dicembre 1920, n. 300.

d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 19 dicembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SFORZA — ROSSI — FERA — FACTA — MEDA — BONOMI — SECHI — CROCE — PEANO — MICHELI — ALESSIO — LABRIOLA — PASQUALINO VASSALLO — RAINERI.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

TRATTATO DI RAPALLO.

12 *novembre* 1920.

Il Regno d'Italia e il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, desiderando stabilire tra di loro un regime di sincera amicizia e cordiali rapporti per il bene comune dei due popoli;

Il Regno d'Italia riconoscendo nella costituzione dello Stato vicino il raggiungimento di uno dei più alti fini della guerra da esso sostenuta;

Sua Maestà il Re d'Italia ha nominato suoi Plenipotenziari:

il cavaliere Giovanni Giolitti, Presidente del Consiglio dei ministri e ministro dell'interno;

il conte Carlo Sforza, ministro degli affari esteri;

il prof. Ivanoe Bonomi, ministro della guerra; e

Sua Maestà il Re dei Serbi, Croati e Sloveni ha nominato suoi Plenipotenziari:

il signor Milenko R. Vesnitch, Presidente del Consiglio dei ministri;

il dott. Ante Trumbic, ministro degli affari esteri;

il signor Costa Stoianovitch, ministro delle finanze;

I quali essendosi scambiati i loro pieni poteri, che sono stati riconosciuti validi, hanno convenuto quanto segue:

Art. 1.

Fra il Regno d'Italia e il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni è stabilito il seguente confine:

dal monte Pec (quota 1511), comune alle tre frontiere fra l'Italia, l'Austria e il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, fino al monte Jalovez (quo-

ta 2643): una linea da determinare sul terreno con andamento generale nord-sud, che passi per la quota 2272 (Ponca);

dopo il monte Jaleovez (quota 2643): una linea che segua lo spartiacque fra il bacino dell'Isonzo e quello della Sava di Vurzen fino al monte Tricorno (Triglav) (quota 2863); quindi lo spartiacque fra il bacino dell'Isonzo e quello della Sava di Wochein (Bokinj), fino alle pendici nord-orientali del monte Mosik (quota 1602), toccando le quote 2348 del Vogel, 2003 del Lavsevica, 2086 del Kuk;

dalle pendici nord-orientali del monte Mosic alle pendici orientali del monte Porzen (quota 1631): una linea da determinare sul terreno, con andamento generale nord-sud;

dalle pendici orientali del monte Porzen (quota 1631) alle pendici occidentali del monte Blegos (quota 1562): una linea da determinare sul terreno, con andamento generale ovest-est, lasciando l'abitato di Dautscha al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, e quello di Novake Dl. all'Italia;

dalle pendici occidentali del monte Blegos (quota 1562) alle pendici orientali del monte Bevk (quota 1050): una linea da determinare sul terreno, con andamento generale nord-est-sud-ovest, lasciando gli abitati di Leskovza, Kopacnica e Zavoden al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, e i due passi di Podlanischam all'Italia;

dalle pendici orientali del monte Bevk (quota 1050) sino immediatamente ad ovest dell'abitato di Hotedrazica: una linea da determinare sul terreno, che lasci gli abitati di Javorjudol, Zirj, Opale, Hlevische, Rovte, Hotedrazica al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, il monte Prapretni (quota 1006) e gli abitati di Bresnik, Wrednik, Zavratec, Nedwedjeberbo all'Italia;

quindi fino all'abitato di Zelse: una linea che dapprima costeggi ad ovest il fosso adiacente alla strada rotabile Hotedrazica-Planina, lasci quindi gli abitati di Planina, Unec, Zelse e Rakek al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni;

dall'abitato di Zelse a Cabranska: una linea da determinare sul terreno, con andamento generale nord-ovest-sud-est, che si svolga dapprima sulle falde orientali del monte Pomarlo (Javornik) (quota 1268), lasciando gli abitati di Dolenja Vas, Dolenje, Jozera e Otok al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, e le alture di quote 875, 985 e 963 all'Italia; quindi sulle falde orientali del Bicka Gora (quota 1236) e del Pleca Gora (quota 1067), attribuendo all'Italia l'abitato di Leskova Dolina ed i bivi stradali di quota 912 ad ovest di Skodnik e di quota 1146 ad est del Cifri (quota 1399), e raggiunga Cabranska, che rimarrà nel territorio italiano, insieme alla strada rotabile svolgentesi sulle falde orientali del monte Nevoso, da Leskova Dolina a Cabranska;

da Cabranska al Griza (quota 502): una linea da determinare sul terreno, con andamento generale nord-est-sud-ovest, che passi ad oriente del monte Terstenico (Terstenik) (quota 1243), tocchi la quota 817 a sud-est di Suhova, passi a sud di Zidovje (quota 660), quindi ad est di Griza (quo-

ta 502), lasciando gli abitati di Ciana e di Bresa all'Italia, e quello di Studenta al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni;

da Griza (quota 502) al confine con lo stato di Fiume: una linea da determinare sul terreno, che abbia andamento generale nord-sud fino a raggiungere la rotabile Rupa-Castua circa a metà distanza fra Jussici e Spincici; tagli poscia detta strada e circondando ad occidente gli abitati di Miseri e Trinaistici, che restano al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, raggiunga la rotabile Mattuglie-Castua a monte del bivio ad oriente di Mattuglie: raggiunga quindi sulla strada Fiume-Castua il confine nord dello Stato libero di Fiume, e precisamente al margine settentrionale dell'abitato di Rubesi (bivio della camareccia di Tomatici, 500 metri circa a sud del trivio ad ovest di Castua).

Fino a quando però non saranno sistemati in territorio italiano i regolari raccordi stradali, l'uso delle rotabili suddette e del trivio ad ovest di Castua resterà di pieno e libero uso così del Regno d'Italia come dello Stato di Fiume.

Art. 2.

Zara e il territorio descritto qui di seguito sono riconosciuti come facenti parte del Regno d'Italia.

Il territorio di Zara di sovranità italiana comprende: la città e il comune censuario di Zara e i comuni censuari (frazioni) di Borgo Erizzo, Cerno, Boccagnazza, e quella parte del comune censuario (frazione) di Diclo determinata da una linea che, partendo dal mare a circa 700 metri a sud-est del villaggio di Diclo, va in linea retta verso nord-est sino alla quota 66 (Gruc).

Una convenzione speciale stabilirà quanto attiene alla esecuzione di questo articolo nei riguardi del comune di Zara e delle sue relazioni con il distretto e la provincia della Dalmazia, e regolerà i vicendevoli rapporti tra il territorio assegnato al Regno d'Italia e il resto del territorio finora facente parte dello stesso Comune, distretto e Provincia, appartenente al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, ivi compreso l'equo riparto dei beni provinciali e comunali, e relativi archivi.

Art. 3.

Sono riconosciute del pari come facenti parte del Regno d'Italia le isole di Cherso e Lussin con le isole minori e gli scogli compresi nei rispettivi distretti giudiziari, nonchè le isole minori e gli scogli compresi nei confini amministrativi della provincia d'Istria, in quanto come sopra attribuita all'Italia, e le isole di Lagosta e Pelagosa con gli isolotti adiacenti.

Tutte le altre isole che appartenevano alla cessata Monarchia austro-ungarica sono riconosciute come facenti parte del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni.

Art. 4.

Il Regno d'Italia e il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni riconoscono la piena libertà ed indipendenza dello Stato di Fiume e si impegnano a rispettarle in perpetuo.

Lo Stato di Fiume è costituito:

a) dal *Corpus separatum*, quale attualmente è delimitato dai confini della città e del distretto di Fiume;

b) da un tratto di territorio già istriano, delimitato come segue:

a nord: da una linea da determinare sul terreno che, partendo immediatamente a sud dell'abitato di Castua, raggiunga sulla strada San Mattia-Fiume il limite del *Corpus separatum*, lasciando gli abitati di Serdoci e di Hosti al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, e lasciando tutta la rotabile che, a nord della ferrovia, per Mattuglie ed il bivio di quota 377, ad ovest di Castua, conduce a Rupa, allo Stato di Fiume;

ad occidente: da una linea che da Mattuglie scenda al mare a Preluca, lasciando la stazione ferroviaria e la località di Mattuglie nel territorio italiano.

Art. 5.

I confini dei territori di cui agli articoli precedenti saranno tracciati sul terreno da Commissioni di delimitazione composte per metà di delegati del Regno I'dtalia e per metà di delegati del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni. In caso di divergenze sarà sollecitato l'arbitrato inappellabile del Presidente della Confederazione elvetica.

Per chiarezza e maggior precisione è annessa al presente trattato una carta al 200,000, sulla quale è riportato l'andamento dei confini di cui agli articoli 1 e 4.

Art. 6.

Il Regno d'Italia e il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni convocheranno una conferenza composta di tecnici competenti dei due Paesi, entro due mesi dall'entrata in vigore del presente trattato. La detta conferenza dovrà, nel più breve termine, sottoporre ai due Governi precise proposte su tutti gli argomenti atti a stabilire i più cordiali rapporti economici e finanziari fra i due Paesi.

Ar. 7.

Il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni dichiara di riconoscere a favore dei cittadini italiani e degli interessi italiani in Dalmazia quanto segue:

1° Le concessioni di carattere economico fatte dal Governo e da enti pubblici degli Stati ai quali e succeduto il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, a società o cittadini italiani, o da questi possedute in virtù di titoli legali di cessione fino al 12 novembre 1920, sono pienamente rispettate,

obbligandosi il Governo del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni a mantenere tutti gli impegni assunti dai Governi anteriori.

2° Il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni conviene che gli Italiani, pertinenti fino al 3 novembre 1918 al territorio della cessata Monarchia austro-ungarica il quale in virtù dei trattati di pace con l'Austria e con l'Ungheria e del presente trattato è riconosciuto come facente parte del Regno del Serbi, Croati e Sloveni, avranno il diritto di optare per la cittadinanza italiana entro un anno dall'entrata in vigore del presente trattato, e li esenta dall'obbligo di trasferire il proprio domicilio fuori del Regno predetto. Essi conserveranno il libero uso della propria lingua ed il libero esercizio della propria religione, con tutte le facoltà inerenti a queste libertà.

3° Le lauree o altri titoli universitari già conseguiti da cittadini del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni in università o in altri istituti di studi superiori del Regno d'Italia saranno riconosciuti dal Governo dei Serbi, Croati e Sloveni come validi nel suo territorio e conferiranno diritti professionali pari a quelli derivanti dalle lauree e dai titoli ottenuti presso le università e gli istituti di studi superiori del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni.

Formerà oggetto di ulteriori accordi quanto riguarda la validità degli studi superiori che vengano compiuti da sudditi Italiani nel Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, e da sudditi del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni in Italia.

Art. 8.

Nell'interesse dei buoni rapporti intellettuali e morali dei due popoli, i due Governi stipuleranno quanto prima una convenzione che avrà per fine di intensificare l'intimo sviluppo reciproco delle relazioni di cultura fra i due paesi.

Art. 9.

Il presente trattato è stato redatto in due esemplari, uno in italiano uno in serbo-croato.

In caso di divergenza farà fede il testo italiano, come lingua nota a tutti i Plenipotenziari.

In fede di che, i Plenipotenziari predetti hanno sottoscritto il presente trattato.

Fatto a Rapallo, il 12 novembre 1920.

GIOVANNI GIOLITTI. — C. SFORZA. — IVANOE BONOMI. — MIL. R. VESNITH. — D.R ANTE TRUMBIC. — COSTA STAIANOVICH.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
Il ministro degli affari esteri.
SFORZA.

R. DECRETO LEGGE 9 *dicembre* 1920 *n.* 1817 *col quale si provvede a trasferire il servizio dei carboni esteri dal Sottosegretariato per la marina mercantile alla Direzione generale delle ferrovie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113, col quale venne istituito, per la durata della guerra, il Commissariato generale per i carboni;

Visto il decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1917, n. 234, col quale vennero attribuite al Commissariato generale per i carboni anche le funzioni già assegnate al Comitato centrale per i carboni di cui al decreto Luogotenenziale 9 novembre 1916, numero 1510;

Visto il Nostro decreto 16 giugno 1917, n. 979, col quale le funzioni di Commissario generale per i carboni vennero attribuite al Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari;

Visto il decreto Luogotenenziale 3 febbraio 1918, n. 141, col quale ai servizi del Commissariato generale per i carboni venne preposto un direttore generale;

Visto i Nostro decreto 2 settembre 1919, n. 1587, col quale alla Direzione generale per i servizi del Commissariato generale per i carboni venne sostituita la Direzione generale per i combustibili ;

Visto il Nostro decreto 21 marzo 1920, n. 304 col quale la Direzione generale dei combustibili venne trasferita dal soppresso Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari al Ministero per l'industria, commercio e lavoro, aggregandovi anche gli uffici relativi ai combustibili liquidi esistenti presso il Ministero del tesoro e quello della guerra;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 dicembre 1920. n. 305.

Visto il Nostro decreto 8 aprile 1920, n. 630, col quale vennero devolute ad un Comitato centrale per l'approvvigionamento e l'assegnazione dei combustibili le attribuzioni ed i poteri esercitati in materia di combustibili, da qualsiasi Comitato e Commissione;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per l'industria ed il commercio, di concerto con il Ministro per i lavori pubblici, il Ministro della marina, il Minstro per le finanze ed il Ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Direzione generale per combustibili presso il Ministero dell'industria e del commercio a datare dal 1° gennaio 1921 è soppressa.

La gestione dei carboni fossili, ora affidata alla Direzione predetta è trasferita con la stessa data alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, la quale assume pertanto il diretto approvvigionamento dei carboni fossili per uso proprio e degli altri Enti governativi (ad eccezione del Ministero della Marina), nonchè per eventuali forniture agli Enti pubblici, a servizio di pubblico interesse ed alle industrie, con le stesse facoltà già attribuite alla prefata Direzione generale combustibili.

La Regia marina provvederà direttamente all'approvvigionamento dei carboni occorrentigli prendendo accordi con la Direzione generale dei carboni delle ferrovie dello Stato per usufruire degli uffici di acquisto delle ferrovie all'estero e per utilizzare in quanto possibile il carbone ricevuto a titolo di riparazione di guerra e di cui all'art. 2.

Art. 2.

La Direzione generale delle ferrovie provvederà pure di concerto col Ministro del tesoro, al ricevimento di carboni dovuti all'Italia a titolo di riparazione di guerra, al loro diretto impiego ed alla loro vendita.

Art. 3.

La Direzione generale delle ferrovie assume la liquidazione della gestione carboni anteriore al 1° gennaio 1921 e la esecuzione

dei contratti in corso a tale data, rilevando tutta la scorta di combustibili di pertinenza della predetta gestione alla data stessa.

Tali scorte verranno computate a metà del prezzo di costo per il quantitativo ceduto dalle ferrovie dello Stato all'atto della costituzione del Commissariato dei carboni (1° marzo 1917). Le quantità eccedenti tale quantitativo saranno valutate al prezzo di costo effettivo.

Gli eventuali avanzi risultanti dalla liquidazione saranno versati in conto entrata del tesoro.

Il conto corrente istitutito presso il tesoro con l'art. 6 del decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113, sarà mantenuto fino al 31 dicembre 1920, intestato al Ministero dell'industria e commercio (Direzione generale dei combustibiii) e successivamente all'Amministrazione ferroviaria fino alla liquidazione ultimata della gestione anteriore al 1° gennaio 1921.

Art. 4.

La facoltà di ordinare la requisizione dei combustibili fossili concessa al Commissario generale per i carboni con l'art. 3 del decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113, sarà esercitata fino al 31 dicembre 1920 dal Ministro dell'industria e commercio e successivamente dal Ministro per i lavori pubblici, ferme restando per la liquidazione delle indennità di requisizione le norme di cui al decreto Luogoteneziale 29 aprile 1917, n. 718, modificato il Nostro decreto 20 dicembre 1919, n. 2547.

La concessione di licenze per l'importazione di carbone via terra per conto dei privati e similmente la concessione di licenze per esportazione di carbone fossile via terra e via mare, eccezione fatta per le esportazioni nelle colonie italiane per le quali non occorre alcun permesso è devoluta al Ministro per le finanze, sentito il comitato per le importazioni e le esportazioni.

Sono soppresse le commissioni provinciali carboni e le delegazioni del Commisariato carboni ai porti, di cui agli art. 2 e 3 del decreto Luogoteneziale 18 febbraio 1917, n. 113.

Le capitanerie di porto, su richiesta delle ferrovie dello Stato, continueranno tuttavia a prestare la loro opera per quanto riguarda il movimento e la buona utilizzazione del naviglio.

Art. 5.

Le forniture di carbone agli Enti governativi saranno eseguite dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato ai prezzi di costo aumentati di una congrua percentuale per spese generali da stabilirsi con le singole Amministrazioni.

Le vendite ad Enti pubblici, a servizi di pubblico interesse ed alle industrie saranno invece effettuate in base a listini da concordarsi fra il Ministero dell'industria e del commercio e la Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 6.

E' abrogato il R. decreto legge 8 aprile 1920, n. 630, e ogni altra disposizione in materia di carboni fossili esteri contraria al presente decreto.

Art. 7.

Con decreto Reale, su proposta del Ministro per l'industria e commercio di concerto con i Ministri interessati, saranno dati i provvedimenti per la disciplina del servizio di approvvigionamento e distribuzione dei combustibili liquidi.

Art. 8.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 dicembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — ALESSIO — PEANO — SECHI — FACTA — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

FERROVIE DELLO STATO

DIREZIONE GENERALE — SERVIZIO RAGIONERIA

PRONTUARIO

per l'applicazione dell'addizionale 5 % sull'imposta di ricchezza mobile trattenuta sulle competenze del personale, sulle pensioni e sui sussidi, in esecuzione dell'art. 7 comma *a)* del R. Decreto 7 giugno 1920, n. 738

Decorrenza dal 1° gennaio 1921.

Imposta di ricchezza mobile	Addizionale 5 %	Imposta di ricchezza mobile	Addizionale 5 %	Imposta di ricchezza mobile	Addizionale 5 %	Imposta di ricchezza mobile	Addizionale 5 %
1	0.05	32	1.60	63	3.15	94	4.70
2	0.10	33	1.65	64	3.20	95	4.75
3	0.15	34	1.70	65	3.25	96	4.80
4	0.20	35	1.75	66	3.30	97	4.85
5	0.25	36	1.80	67	3.35	98	4.90
6	0.30	37	1.85	68	3.40	99	4.95
7	0.35	38	1.90	69	3.45	100	5.—
8	0.40	39	1.95	70	3.50	101	5.05
9	0.45	40	2.—	71	3.55	102	5.10
10	0.50	41	2.05	72	3.60	103	5.15
11	0.55	42	2.10	73	3.65	104	5.20
12	0.60	43	2.15	74	3.70	105	5.25
13	0.65	44	2.20	75	3.75	106	5.30
14	0.70	45	2.25	76	3.80	107	5.35
15	0.75	46	2.30	77	4.85	108	5.40
16	0.80	47	2.35	78	3.90	109	5.45
17	0.85	48	2.40	79	3.95	110	5.50
18	0.90	49	2.45	80	4.—	111	5.55
19	0.95	50	2.50	81	4.05	112	5.60
20	1.—	51	2.55	82	4.10	113	5.65
21	1.05	52	2.60	83	4.15	114	5.70
22	1.10	53	2.65	84	4.20	115	5.75
23	1.15	54	2.70	85	4.25	116	5.80
24	1.20	55	2.75	86	4.30	117	5.85
25	1.25	56	2.80	87	4.35	118	5.90
26	1.30	57	2.85	88	4.40	119	5.95
27	1.35	58	2.90	89	4.45	120	6.—
28	1.40	59	2.95	90	4.50	121	6.05
29	1.45	60	3.—	91	4.55	122	6.10
30	1.50	61	3.05	92	4.60	123	6.15
31	1.55	62	3.10	93	4.65	124	6.20

Imposta di ricchezza mobile	Addizionale 5 %	Imposta di ricchezza mobile	Addizionale 5 %	Imposta di ricchezza mobile	Addizionale 5 %	Imposta di ricchezza mobile	Addizionale 5 %
125	6.25	169	8.45	213	10.65	257	12.85
126	6.30	170	8.50	214	10.70	258	12.90
127	6.35	171	8.55	215	10.75	259	12.95
128	6.40	172	8.60	216	10.80	260	13 —
129	6.45	173	8.65	217	10.85	261	13,05
130	6.50	174	8.70	218	10.90	262	13.10
131	6.55	175	8.75	219	10.95	263	13.15
132	6.60	176	8.80	220	11.—	264	13.20
133	6.65	177	8.85	221	11.05	265	13.25
134	6.70	178	8.90	222	11.10	266	13.30
135	6.75	179	8.95	223	11.15	267	13.35
136	6.80	180	9.—	224	11.20	268	13.40
137	6.85	181	9.05	225	11.25	269	13.45
138	6.90	182	9.10	226	11.30	270	13.50
139	6.95	183	0.15	227	11.35	271	13.55
140	7.—	184	9.20	228	11.40	272	13.60
141	7.05	185	9.25	229	11.45	273	13.65
142	7.10	186	9.30	230	11.50	274	13.70
143	7.15	187	9.35	231	11.55	275	13.75
144	7.20	188	9.40	232	11.60	276	13.80
145	7.25	189	9.45	233	11.65	277	13.85
146	7.30	190	9.50	234	11.70	278	13.90
147	7.35	191	9.55	235	11.75	279	13.95
148	7.40	192	9.60	236	11.80	280	14.—
149	7.45	193	9.65	237	11.85	281	14.05
150	7.50	194	9.70	238	11.90	282	14.10
151	7.55	195	9.75	239	11.95	283	14.15
152	7.60	196	9.80	240	12.—	284	14.20
153	7.65	197	9.85	241	12.05	285	14.25
154	7.70	198	9.90	242	12.10	286	14.30
155	7.75	199	9.95	243	12.15	287	14.35
156	7.80	200	10.—	244	12.20	288	14.40
157	7.85	201	10.05	245	12.25	289	14.45
158	7.90	202	10.10	246	12.30	290	14.50
159	7.95	203	10.15	247	12.35	291	14.55
160	8.—	204	10.20	248	12.40	292	14.60
161	8.05	205	10.25	249	12.45	293	14.65
162	8.10	206	10.30	250	12.50	294	14.70
163	8.15	207	10.35	251	12.55	295	14.75
164	8.20	208	10.40	252	12.60	296	14.80
165	8.25	209	10.45	253	12.65	297	14.85
166	8.30	210	10.50	254	12.70	298	14.90
167	8.35	211	10.55	255	12.75	299	14.95
168	8.40	212	10.60	256	12.80	300	15.—

Regio Decreto n. 738 del 7 giugno 1920

inserto nella "Gazzetta Ufficiale del Regno" n. 139 del 14 giugno 1920

(*Omissis*).

ART. 7.

Per far fronte alla spesa derivante dagli aumenti di pensione ai grandi invalidi di guerra, dagli assegni supplementari per infermità e invalidità multiple, dagli aumenti per integrazione di pensione a favore delle vedove di guerra con prole e dalla estensione della polizza gratuita di assicurazione, secondo il disposto dei precedenti articoli, è istituito uno speciale contributo.

Tale contributo, che sarà detto « Contributo a favore dei mutilati, dei combattenti e delle vedove di guerra con prole », è applicato sotto forma di addizionale, in ragione di 5 centesimi per ogni lira:

a) con effetto dal 1° gennaio 1921, sulle imposte dirette gravanti i beni rustici, i fabbricati e i redditi di ricchezza mobile;

b) con effetto dol 1° luglio 1920, sulle tasse sugli affari in amministrazione del Ministero delle finanze, escluse quelle di bollo d'importo inferiore alla lira.

Nell'applicazione del contributo sull'imposta di ricchezza mobile riscossa per *ritenuta diretta* e sulle tasse sugli affari, si trascurano le frazioni inferiori a 5 centesimi.

1439 - Tip.-Lit. Ferrovie Stato - Roma, 12-1920

COMUNICATI

Con l'art. 4 della legge n. 1432 del 5 ottobre 1920, pubblicata nel bollettino n. 43 del corrente anno l'Amministrazione, in aggiunta al fondo di 75 + 45 milioni, di cui al R. D. n. 2350 del 27 novembre 1919 ed all'art. 3 della legge anzidetta, è stata autorizzata a fare ulteriori prestiti a cooperative costituite tra il dipendente personale per la costruzione di case economiche e residenti sia in città sedi di direzione compartimentale, sia nelle altre località ove esistano importanti impianti ferroviari, valendosi a tale scopo di fondi che nei limiti delle proprie disponibilità sono da mutuarsi dalla Cassa depositi e prestiti.

Per opportuna norma si avverte che le domande di finanziamento delle cooperative dovranno essere inoltrate con le modalità indicate nel comunicato inserito nel bollettino n. 52 del 25 dicembre 1919, corredate dei documenti specificati nel comunicato medesimo.

In ottemperanza alla disposizione dell'art. 6 del Regolamento interno di procedura della Commissione Reale pei ricorsi sui ruoli, si pubblicano, riuniti per identità di materia ed in sunto, i ricorsi presentati alla Commissione stessa dai sottoindicati agenti.

Gli agenti che dall'eventuale accoglimento dei ricorsi in parola, si ritenessero comunque lesi, potranno far pervenire le loro osservazioni alla Commissione Reale entro 30 giorni dalla data del presente Bollettino.

BELLONE Americo - sottocapo. — Pers. esec., vol. II, pag. 94, n. 728.

« Distaccato a prestar servizio presso gli uffici fin dal 19 febbraio 1918, chiede di essere inscritto nel ruolo del personale

di Movimento e Traffico, vol. II, in base alle mansioni che disimpegna».

PASSARELLI Gennaro - capo gestione di 2ª classe. — Pers. esec., vol. I, pag. 102, n. 154.

« Asserendo di far parte del personale degli uffici fin dal primo marzo 1916, chiede di essere inscritto nel ruolo amministrativo, vol. V. ».

CIMINO Giuseppe - applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 105, n. 235.

« Asserendo di essere in possesso delle abilitazioni al telegrafo ed alle gestioni contabili chiede di essere inscritto nell'elenco dei sottocapi di cui all'art. 254 R. P. ».

GIANNELLI Gino - applicato. — Pers. esec., vol. II, pag. 106, n 293.

« Asserendo di essere in possesso di tutte le abilitazioni prescritte per i servizi di stazione, chiede di essere inscritto nell'elenco dei sottocapi di cui all'art. 99 R. P. ».

« In distinti ricorsi i sottoindicati agenti muovono lagnanza per non essere stati compresi nel ruolo dei segretari tecnici, asserendo di averne diritto in base alle mansioni che da tempo sono stati chiamati a disimpegnare ».

D'AMICO Rosario - Assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 53, n. 194.

PIZZI geom. Enrico - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 55, n.

LO CICERO geom. Michele - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 56, n.

PIZZI Giovanni - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 55, n.

BRUCCULERI Vincenzo - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 53, n. 199.

ARNONE geom. Carmelo - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 57, n.

CANGIALOSI geom. Pietro - assistente tecnico di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 53, n. 195.

VERNATA Antonio - disegnatore di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 39, n. 223.

ROCCI prof. Mario - disegnatore di 2ª classe. — L. C., vol. IV, pag. 39, n. 190.

Concorso a 6 posti di Sostituto Avvocato in prova.

Il termine per la presentazione delle domande fissato al 30 dicembre 1920 nel punto 2° dell'avviso di concorso in data 18 novembre 1920 per 6 posti di Sostituto avvocato in prova nel servizio legale delle ferrovie dello Stato, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno n. 247 del detto mese, è prorogato a tutto il 31 gennaio 1921.

A complemento e rettifica del punto 14 dell'avviso di concorso suindicato, si avverte che lo stipendio iniziale ragguagliato ad annue lire 6,595, ivi compresi gli aumenti in detto punto ricordati, va accresciuto di lire 2,400 annue in virtù del Regio decreto Luogotenenziale 2 maggio 1920, n. 615, raggiungendo così complessivamente annue lire 8,995. Ciò indipendentemente dalla concessione delle indennità di caro viveri stabilite nella misura mensile di lire 166.67 per i celibi e vedovi senza famiglia a carico e di lire 200 per gli ammogliati od assimilati, con l'aggiunta dell'indennità suppletiva per le persone di famiglia conviventi ed a carico in base agli articoli 3 e 1 rispettivamente del decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314 e della legge 23 settembre 1920, n. 1271.

Roma, 27 dicembre 1920.

Ordine di servizio N. 138.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società cooperativa di consumo tra ferrovieri della Venezia Giulia » con sede a Trieste, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome di detta società cooperativa deve quindi essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'allegato A al citato regolamento ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 139.

Elezione dei rappresentanti del personale nelle Commissioni incaricate di provvedere agli esami per la promozione a Conduttore principale ed a Conduttore.

Per la elezione dei Rappresentanti del personale nelle Commissioni incaricate di provvedere agli esami per la promozione a *Conduttore principale* ed a *Conduttore* valgono le seguenti disposizioni:

1° Agli esami di promozione alle predette due qualifiche del personale dei treni provvederanno *otto Commissioni* che avranno giurisdizione rispettivamente nei Compartimenti o gruppi di Compartimenti e Delegazioni come appresso:

Una Commissione per il personale del Compartimento di Milano;

Una Commissione per il personale dei Compartimenti di Genova e Torino;

Una Commissione per il personale del Compartimento di Venezia e Delegazioni di Trento e di Trieste;

Una Commissione per il personale dei Compartimenti di Bologna e Firenze;

Una Commissione per il personale dei Compartimenti di Roma e Ancona;

Una Commissione per il personale della Delegazione di Cagliari;

Una Commissione per il personale dei Compartimenti di Napoli e Bari;

Una Commissione per il personale dei Compartimenti di Reggio C. e Palermo.

2° Le Commissioni di cui il precedente paragrafo dureranno in carica due anni, e fino a compimento della sessione di esami eventualmente in corso allo scadere di tale periodo. Esse saranno composte di *sette* membri ciascuna, dei quali quattro, compreso il Presidente, designati dal Direttore Generale; gli altri tre saranno eletti dal personale fra gli agenti provvisti delle seguenti qualifiche:

Controllori Capi;
Capi personale viaggiante principali;
Controllori viaggianti principali;
Capi personale viaggiante di 1ª classe;
Controllori viaggianti di 1ª classe;
Capi personale viaggiante di 2ª classe;
Controllori viaggianti di 2ª classe;
Capi personale viaggiante di 3ª classe;
Conduttori capi.

3° Sono elettori gli agenti rivestiti delle qualifiche di cui al precedente paragrafo 2°, nonchè i Conduttori principali, i Conduttori ed i Frenatori; questi ultimi purchè abbiano, alla data delle elezioni, conseguita la nomina in prova.

4° Ogni deposito di personale viaggiante ed ogni stazione (quest'ultima soltanto quando il Capo stazione abbia alla sua di-

pendenza anche nuclei di personale viaggiante, sarà sede di votazione.

5° Le operazioni elettorali saranno presiedute, in ciascuna sede di votazione, dal titolare del deposito o della stazione (quest'ultima nel solo caso previsto al paragrafo 4°); o, in caso di impedimento, da un suo delegato.

Il titolare ed il suo delegato potranno farsi coadiuvare da altri agenti adatti, scelti fra gli elettori, quando ciò fosse necessario.

6° Ciascuna sede elettorale di cui al paragrafo 4° sarà dotata dell'elenco degli elettori assegnati alla sede stessa, in ordine di qualifica, elenco che sarà compilato in doppio esemplare a cura della competente Divisione Compartimentale o della competente Delegazione di esercizio.

Tale elenco sarà affisso nelle rispettive sedi di votazioni in modo che gli interessati possano prenderne visione in precedenza al primo giorno delle elezioni.

7° Gli agenti elettori eserciteranno il loro diritto di voto presso il deposito di personale viaggiante che ha sede nella località dove prestano servizio, o presso la stazione nei casi previsti al paragrafo 4°; però gli agenti che si trovano fuori della località in cui hanno la propria residenza amministrativa possono esercitare invece il loro diritto di voto in altra località sede di votazione in cui saranno nei giorni delle elezioni.

8° Gli elettori dovranno essere informati in quale sede di votazione sono inscritti.

Dovranno essere date opportune disposizioni affinchè gli agenti possano, per turno, prender parte alla votazione senza pregiudizio del servizio.

9° All'incaricato di presiedere le operazioni elettorali di ciascuna sede saranno trasmessi:

a) un esemplare del presente Ordine di servizio;

b) le schede occorrenti per la votazione;

c) l'elenco degli elettori appartenenti alla sede stessa.

10° La data delle elezioni sarà stabilita dalla Direzione ge-

nerale e sarà portata a conoscenza del personale interessato con apposita comunicazione.

11° Il titolare di ogni deposito o stazione (quest'ultima nel solo caso previsto al paragrafo 4°) presso cui funzioni una sede elettorale, dovrà predisporre in tempo tutto quanto occorra affinchè le operazioni elettorali procedano colla massima regolarità.

12° Presso ciascun Compartimento o Delegazione di esercizio sarà costituita, a cura del Capo compartimento o del Capo della Delegazione, una Commissione che procederà alle operazioni di scrutinio per le votazioni avvenute nelle rispettive giurisdizioni.

Tale Commissione sarà composta da un funzionario del Compartimento, o della Delegazione, di grado non inferiore al 4°, nominato dal Capo compartimento, con funzioni di presidente, da due agenti di grado non inferiore al 7° e da due rappresentanti del personale designati dal presidente stesso e scelti fra gli elettori.

A ciascuna Commissione compartimentale di scrutinio saranno aggregati due scrutatori da scegliersi, dal presidente, fra gli elettori.

13° Presso la Direzione generale (Servizio movimento e traffico) sarà costituita una *Commissione centrale* che avrà l'incarico di riassumere i risultati delle votazioni dei Compartimenti, o gruppi di Compartimenti e Delegazioni come stabiliti al pragrafo 1°, e di procedere alla proclamazione degli eletti.

La Commissione centrale sarà composta da un funzionario di grado non inferiore al 3° nominato dal Direttore generale, con funzioni di presidente, da due funzionari di grado non inferiore al 7°, designati dal presidente, e da due rappresentanti del personale pure designati dal presidente stesso e scelti fra gli elettori.

14° Le Commissioni compartimentali di scrutinio e la Commissione centrale saranno assistite da un segretario scelto dai rispettivi presidenti.

15° L'orario delle votazioni è stabilito dalle ore 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 di ciascuno dei giorni di votazione.

Al principio ed al termine delle operazioni elettorali non occorrerà procedere a redazione di verbali o ad altre formalità. Peraltro ogni qualvolta la votazione venga interrotta, l'incaricato

di presiederla è tenuto a provvedere nel modo più sicuro alla conservazione degli elenchi, delle schede e dell'urna o cassetta.

In caso di contestazioni, in sede di votazione, l'incaricato inviterà i reclamanti a mettere per iscritto le loro osservazioni che saranno trasmesse, nel piego suggellato, alla rispettiva Commissione di scrutinio.

16° Le schede sono di carta verdognola con opportuna intestazione e portano attaccata una cedolina.

Sulle schede sono tracciate due linee orizzontali nel senso della minor dimensione.

Le schede sono distribuite a cura dell'Amministrazione.

17° Ciascun elettore ha il diritto di indicare sulla scheda due candidati per la costituzione della Commissione di esami che avrà giurisdizione nella residenza amministrativa dell'agente elettore, secondo la competenza stabilita al paragrafo 1°.

I candidati devono essere designati con cognome, nome e qualifica scritti in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione.

18° Al momento in cui l'elettore si presenta a votare, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali gli consegna una scheda, dopo essersi assicurato della identità di esso; in seguito l'elettore stesso si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulla scheda le volute indicazioni dei candidati, e, dopo averla ch
ed apposto sulla cedolina il proprio nome e cognome, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio cognome.

L'incaricato, verificato il cognome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta, chiusa a chiave e sigillata.

19° Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto nell'elenco di cui al paragrafo 6°, perchè non appartiene a quella sede di votazione, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi dell'identità di esso, lo ammette alla votazione, inscrivendo il cognome, il nome e la qualifica in un elenco suppletivo e gli consegna una scheda.

Tali schede vengono tenute separate da quelle degli altri votanti; e quindi non sono immesse nell'urna o cassetta.

Le disposizioni dei comma precedenti sono applicabili soltan-

to agli agenti che per qualsiasi causa si trovano fuori della propria residenza. Qualora in una località, ove funzionino più sedi elettorali, si presentino ad una sede elettori che appartengano ad altra sede della località stessa, e domandino di votare in base al presente paragrafo, essi dovranno essere inviati alla loro sede di votazione.

Gli agenti che eventualmente non siano stati compresi, per svista, negli elenchi degli elettori, saranno ammessi alla votazione con procedura analoga a quella prevista dal 1° comma del presente paragrafo.

20° Terminata la votazione l'incaricato, alla presenza degli elettori, estrae dall'urna o cassetta le schede dei votanti e ne fa un piego suggellato unitamente all'elenco degli elettori da lui firmato e convalidato con timbro ad umido; e trasmette il piego stesso (come piego assicurato) al Presidente della Commissione compartimentale di scrutinio.

Nello stesso piego saranno pure racchiuse le schede di votazione e gli elenchi suppletivi riguardanti gli agenti che hanno votato in base al paragrafo 19° e che dipendono amministrativamente dal Compartimento nella cui giurisdizione è situata la sede di votazione.

Sull'involucro del piego dovrà essere riprodotta l'indicazione della sede di votazione, e riportato chiaramente l'indirizzo:

« Alla Commissione compartimentale di scrutinio di..... »

Invece le schede degli elettori che hanno votato in base al paragrafo 19° e che dipendono da un Compartimento diverso da quello nella cui giurisdizione si trova la sede di votazione, ed i relativi elenchi suppletivi, devono essere trasmessi, pure in piego assicurato, al presidente della Commissione di scrutinio del compartimento nel quale tali agenti sono elettori.

21° Entro 4 giorni dalla votazione, i presidenti delle Commissioni compartimentali di scrutinio fanno verificare se da tutte le sedi elettorali vennero i pieghi assicurati di cui al precedente paragrafo. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da disguido negli uffici di

spedizione, il presidente ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne fa a suo tempo dichiarazione a verbale.

22° La Commissione compartimentale di scrutinio, iniziando i suoi lavori, accerterà innanzitutto se il numero dei pieghi assicurati corrisponde a quello delle sedi elettorali della propria giurisdizione, e, nel caso che ne manchi qualcuno, ne fa menzione nel processo verbale. La Commissione fa inoltre le necessarie verifiche degli elenchi degli elettori.

Verificato il numero delle schede contenute in ciascun piego, il presidente, prima di immettere nelle urne le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori. L'altro scrutatore appone un segno nel rispettivo elenco accanto al cognome dell'elettore.

Le schede dei votanti in base al paragrafo 19° non saranno immesse nell'urna se non dopo che la Commissione siasi pronunciata sulla regolarità di esse in base alle informazioni ricevute dai competenti uffici. Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha diritto al voto, ovvero che abbia indebitamente espresso il voto più di una volta, la relativa scheda sarà annullata.

23° Compiuta la immissione delle schede nell'urna si fa lo spoglio delle schede stesse.

I nomi scritti nelle schede vengono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda se ne trovi un numero maggiore di 2, quelli successivi al secondo si danno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede che, all'infuori della firma nella cedolina, contengono segni di riconoscimento, nonchè quelle non conformi al modello stabilito.

Sulle contestazioni eventualmente elevate intorno alle schede decide la Commissione compartimentale in via definitiva; in caso di mancata decisione, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale di cui al paragrafo 13°.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si suggellano le urne, si chiudono in un piego suggellato gli atti e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

24° Compiuto lo spoglio delle schede, la Commissione compartimentale compila un processo verbale nel quale devono essere indicati i cognomi, i nomi e le qualifiche di tutti i candidati ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportati.

Il processo verbale, firmato da tutti i componenti la Commissione, viene inviato in piego assicurato alla Commissione centrale.

Tutti gli atti delle Commissioni compartimentali di scrutinio saranno conservati sino ad avvenuta proclamazione degli eletti.

25° La Commissione centrale, in base ai risultati dei verbali pervenuti dalle Commissioni compartimentali, procede alla compilazione di un elenco generale dei candidati, distinti per Compartimento o gruppi di compartimenti e Delegazioni, come indicato al paragrafo 1°, disponendoli in ordine di graduatoria secondo il numero dei voti riportati da ciascuno di essi, e proclama eletti, per le rispettive giurisdizioni, i tre candidati che hanno riportato il maggior numero di voti, ed a parità di voti il candidato con maggiore anzianità di servizio da computarsi a termini dell'art. 2 della legge 10 giugno 1913, n. 641.

La Commissione centrale compila un processo verbale dei lavori compiuti, da firmarsi dal presidente e dai membri, e dà immediata comunicazione dei risultati delle elezioni al Direttore generale, per tramite del Servizio Personale.

Sulle contestazioni eventualmente elevate in seno alla Commissione centrale, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale stessa.

Alle operazioni della Commissione centrale possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

Ordine di servizio N. 140.

Estensione di servizio nella stazione di Pieve Fanonica.

(Vedi ordine di servizio n. 249-1910, 113-1917).

La stazione di Pieve Fanonica, della linea Orte-Ancona, finora ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, ed ai trasporti a grande velocità non eccedenti il peso di 500 kg. e composti di colli non superanti il peso di kg. 50 ciascuno, dal giorno 3 gennaio 1921 viene abilitata ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano a grande velocità e a piccola velocità ordinaria limitatamente ai colli non eccedenti il peso di kg. 100, senza limite di peso per ogni singola spedizione.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pagina 12, di contro al nome della stazione di Pieve Fanonica devesi sostituire l'indicazione L. G. con L. O.-a; nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 44, di contro al nome della detta stazione, nella colonna 8 sostituire il richiamo (8) di fianco alla lettera *G.* con il richiamo (2) sopprimendo in calce alla pagina stessa l'annotazione (8), e nella colonna 10 trascrivere la lettera *O.* col richiamo (2).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 70.

Addizionale 5 % sull'imposta di ricchezza mobile a favore dei mutilati, invalidi e vedove di guerra.

Col 1° gennaio p. v. avrà vigore la disposizione di cui al comma *a*) dell'art. 7 del R. decreto 7 giugno c. a. n. 738 (*Gazzetta ufficiale* n. 139 del 14 giugno 1920) relativa all'applicazione dell'ad-

dizionale 5%, a favore dei mutilati, invalidi e vedove di guerra, sulle imposte dirette gravanti i beni rustici, i fabbricati ed i redditi di *ricchezza mobile*, addizionale già applicata dal 1° luglio p. p. sulle tasse di bollo non inferiori alla lira, in virtù del comma *b*) del predetto articolo.

L'addizionale in parola dovrà quindi essere applicata sull'imposta di R. M. relativa agli stipendi, alle pensioni, agli assegni, ai compensi ed in genere a tutto ciò che è colpito da R. M. e che andrà a maturarsi dal primo gennaio 1921. Non si applicherà quindi sull'imposta che sebbene liquidata, ritenuta o versata anche dopo il 31 dicembre 1920, si riferisca però a redditi a tutto il corrente anno.

L'addizionale medesima va calcolata in ragione di L. 0,05 per ogni lira intera di imposta di ricchezza mobile, trascurando quindi nel computo le frazioni inferiori alla lira, e sarà da contabilizzarsi, insieme all'imposta di ricchezza mobile ai seguenti sottoconti d'entrata:

128/A partitario 359, se applicata sull'imposta di R. M., sugli stipendi e sulle competenze accessorie;

128/B partitario 360, se applicata sull'imposta di R. M., sulle pensioni, sugli assegni d'esonero e sui sussidi;

129 partitario 364, se applicata sull'imposta di R. M. ritenuta a terzi.

Gli uffici che liquidano al netto le competenze del loro personale diminuiranno l'attuale importo netto degli stipendi dell'ammontare dell'addizionale di cui si tratta, da calcolarsi in base all apposito prontuario, allegato alla presente, sull'imposta di R. M. che fiugura nei mod. R.-71 per ciascun tipo di stipendio, senza esporla nelle colonne delle ritenute del ruolo paga.

Gli uffici invece che liquidano ancora gli stipendi al proprio personale al lordo, dovranno esporre sui ruoli l'addizionale conglobata insieme all'imposta di R. M. ritenuta.

Il Servizio Ragioneria provvederà a suo tempo, a calcolare l'importo dell'addizionale e ad erogarlo a favore del Tesoro separatamente dall'imposta principale.

Circolare N. 71.

Reclami e rimborsi per eccedenza di tassa sui trasporti verbali, rilievi da sostenere in giudizio - Invio contabilità - Richieste documenti - Stampati.

In dipendenza del nuovo ordinamento di alcuni uffici di controllo di cui all'art. 6 dell'Ordine generale n. 15-1920, le stazioni dovranno tener presente quanto appresso:

1° RECLAMI PER ECCEDENZA DI TASSA - VERBALI DI CONTRAVVENZIONE PER ABUSI - RILIEVI PER ADIRE LE VIE LEGALI.

A partire dal 1° gennaio 1921 i reclami per eccedenza di tassa sui trasporti delle merci, se eccedono la competenza delle stazioni, saranno da rimettersi, corredati dai documenti prescritti, ai competenti Controlli e cioè:

Al Controllo merci interno di Torino, se riguardano trasporti in servizio interno;

Al Controllo cumulativo italiano e Controllo comune di Firenze, se riguardano trasporti in servizio cumulativo italiano, interno mare, diretto ferroviario marittimo e cumulativo con la Sardegna;

Al Controllo cumulativo internazionale di Torino, se riguardano trasporti in servizio internazionale.

Intanto la facoltà conferita alle stazioni di provvedere, di propria iniziativa, al rimborso delle eccedenze di tassazione sui trasporti, di cui all'Ordine di servizio n. 81-1919, viene estesa, per ogni spedizione in servizio interno, fino a L. 75 e fino a L. 150 per le sole gestioni autonome.

La facoltà di provvedere ai rimborsi entro gli accennati limiti riguarderà pure i trasporti da e per Modane, da e per Chiasso locale, da e per i nuovi transiti delle linee redente, trasporti che, sebbene scritturati nei riassunti del servizio internazionale, sono però tassati con le tariffe del servizio interno.

Resta invariato l'attuale limite di L. 20, per i rimborsi di iniziativa delle stazioni, sui trasporti in servizio cumulativo italiano.

Le domande avanzate dalle parti per ottenere il pagamento delle eccedenze di tassazione, avvisate con Modello C. I. 1014 quando non siano in grado di presentare i documenti prescritti, saranno da inviare ai singoli Controlli di competenza; si fa eccezione soltanto per quelle riflettenti i mod. C. I. 1014 emessi a tutto il 31 dicembre 1920, per le quali le stazioni dovranno rivolgersi sempre al Controllo merci interno di Torino.

I reclami concernenti gli assegni continueranno ad essere inviati, come attualmente, all'Ufficio assegni in Torino.

In analogia a quanto sopra, anche i verbali di contravvenzione per accertamento abusi ed i rilievi per adire le vie legali saranno da inviarsi ai singoli Controlli di competenza.

2° Invio della contabilità ai controlli. — Ferme restando le istruzioni in vigore per la confezionatura dei pacchi contenenti gli elaborati contabili delle gestioni, nonchè le date stabilite pel loro invio, rimane inteso che i pacchi destinati agli Uffici di Firenze (A. B. C. D.) dovranno essere riuniti in un sol collo e spediti all'indirizzo generico « *Controllo Prodotti Firenze* » e quelli (F. G. H.) per gli Uffici di Torino, compresa quindi anche la contabilità degli assegni, dovranno pure essere riuniti in un sol collo ed indirizzati « *Controllo Prodotti Torino* ».

3° Richieste di documenti. — I documenti di trasporto che occorressero alle stazioni per verifiche, accertamenti, ecc., saranno da richiedersi, a seconda che si tratti di spedizioni in servizio interno, cumulativo italiano ed internazionale, ai rispettivi Controlli di Torino o di Firenze. Rammentasi che i documenti dei trasporti da o per Chiasso loco e Modane loco, essendo scritturati sui riassunti del servizio internazionale, dovranno richiedersi al Controllo merci internazionale di Torino.

4° Stampati e registri per le stazioni - Stampati in vendita. — Per le richieste suppletive degli stampati di cui all'art. 33 delle « Norme per il servizio contabile del Capo Stazione, per tutto ciò che si riferisce alla richiesta di tariffe, prontuari, orari ecc. per la vendita al pubblico ed al versamento di quelli fuori uso, di cui ai successivi art. 36 e 38, le stazioni dovranno rivolgersi non più all'Ufficio contabilità prodotti, ma al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze.

Errata-corrige.

Nel primo capoverso dell'Ordine di **servizio n. 9-v a pagina 81** del *Bollettino ufficiale* n. 52-1920, leggasi: **« Le carte serie *A* e *At*,** con validità limitata nella percorrenza **o nella durata, hanno** una striscia diagonale color *azzurro*.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L. **6.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . .	» **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.